UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE EN CAS DE VOL D'AUTOMOBILE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue devant la Faculté de Droit
le Jeudi 16 Mai 1940, à 14 heures

PAR

Henri GUILLORÉ DE LA LANDELLE

Avocat stagiaire
attaché au Parquet, près la Cour d'Appel de Rennes

JURY

MM. TRASBOT, Professeur, Président
FROMONT, Professeur
BREJON, Chargé de Cours

RENNES
IMPRIMERIES RÉUNIES (société coopérative), 22, RUE DE NEMOURS

1940

DE LA
RESPONSABILITÉ CIVILE
EN CAS
DE VOL D'AUTOMOBILE

La Faculté n'entend donner aucune approbation, ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

DE LA RESPONSABILITÉ CIVILE EN CAS DE VOL D'AUTOMOBILE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue devant la Faculté de Droit
le Jeudi 16 Mai 1940, à 14 heures

PAR

Henri GUILLORÉ DE LA LANDELLE
Avocat stagiaire
attaché au Parquet, près la Cour d'Appel de Rennes

JURY :

MM. TRASBOT, Professeur, Président
FROMONT, Professeur
BREJON, Chargé de Cours

RENNES
IMPRIMERIES RÉUNIES (société coopérative), 22, RUE DE NEMOURS
—
1940

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41542723_0016

INTRODUCTION

Le problème de la Responsabilité Civile est un de ceux qui ont le plus préoccupé, et préoccupe encore le monde juridique, aussi peut-il sembler superflu de vouloir apporter, après tant d'éminents esprits, une nouvelle pierre à un tel édifice.

Cependant l'intérêt de cette question se manifeste sans cesse sous de nouveaux aspects. La jurisprudence, aidée des travaux des jurisconsultes, évolue par étapes successives, étapes qui sont l'objet de vives discussions. L'arrêt rendu par la Cour Suprême, toutes Chambres réunies, le 3 Février 1930 (1), qui attache la présomption de responsabilité à la garde de la chose et supprime les restrictions relatives aux choses mobilières et dangereuses, marque un stade de cette évolution. C'est une des incidences de cet arrêt qu'il convient d'envisager. Nous allons ainsi aborder l'étude de l'un des plus récents problèmes de l'actualité juridique : celui de la responsabilité civile en cas d'accident causé par une automobile volée. Question beaucoup plus vaste qu'il ne semble *a priori*. Sans doute, l'hypothèse envisagée des accidents causés par une automobile volée se présente-t-elle plus fréquemment aujourd'hui dans la

(1) Cass. Ch. Réun. 13 fév. 1930 DP 1930.1.61.

pratique. Mais un problème identique comportant les mêmes solutions se pose, quelle que soit la nature de l'objet dérobé ou du délit commis avec celui-ci.

Le raisonnement est en effet, le même, qu'il s'agisse d'une voiture attelée (1), d'une bicyclette (2), d'une motocyclette (3) ou d'un autobus (4), qu'il s'agisse même d'un avion (5) et, d'une façon générale, quelle que soit la nature de l'objet qui a été soustrait.

Si, par exemple, un meurtre est commis à l'aide d'un revolver dérobé chez un armurier, on peut se demander, en stricte logique, si ce dernier ne doit pas en être civilement responsable. De même, le fait que des cartouches de dynamite soient volées à un entrepreneur, et soient ultérieurement utilisées pour faire sauter un pont pose la question en des termes analogues. On pourrait multiplier les exemples — fusil de chasse volé dont la décharge atteint un passant, blessure produite par une épingle à chapeaux dont un jeune enfant s'est emparé (6) — les règles dégagées en matière de vol d'automobile pourront s'appliquer, en principe, dans toutes ces hypothèses.

Les conclusions à adopter seront les mêmes quelle que soit la nature du délit commis.

---

(1) Douai 31 déc. 1900 DP 1902.2/287. (C'est le domaine de l'art. 1385).

(2) Dijon 20 nov. 1936 GP 1937.1.137.

(3) Riom, 11 déc. 1936 GP 1937.1.328 et Grenoble 5 fév. 1936 GP. 1937.1.328.

(4) Limoges 12 juill. 1937. S. 1937.2.179.

(5) On a eu des exemples d'avions volés mais il faut alors tenir compte de la loi sur la navigation aérienne du 31 mai 1924.

(6) Limoges 15 mai 1928 G. Trib. 1928.2.314.

Le fait de l'accident causé par un véhicule volé est de beaucoup le plus fréquent, mais il est possible que la responsabilité du propriétaire dépossédé se trouve engagée dans les mêmes termes, à l'occasion d'autres délits commis par le voleur.

L'automobile peut, en effet, servir pour commettre des meurtres, elle peut, comme on l'a dit justement (1), permettre de réaliser toute la gamme des actions défendues par la loi, et que facilite l'usage d'un mode de locomotion rapide.

En matière de contrebande, par exemple, le propriétaire dont l'automobile volée a permis le transport frauduleux de marchandises non déclarées ne peut-il en être civilement responsable ? (2)

En matière de délit de chasse (3) également, si des braconniers tirent, d'une voiture volée, sur des fai-

---

(1) M. J. FREZEL : « Responsabilité Civile du propriétaire d'une voiture automobile détournée par un préposé ou volée et l'Assurance de cette responsabilité », thèse, p. 88.

(2) Le propriétaire — commettant est responsable de la contrebande à laquelle s'est livrée, contre son gré, son préposé ; sa voiture peut même être confisquée, bien qu'aucune charge ne pèse sur lui. (Cass. Crim. 19 mars 1907. S. 1907. 1.473 — locomotive confisquée et Cass. Crim. 5 août 1928 S. 1929.1.90), ne pourrait-il le devenir uniquement en tant que gardien ?

(3) L'automobile peut devenir en certaines circonstances un engin de chasse, elle peut être confisquée bien qu'appartenant à un tiers (art. 16, loi 12 mars 1924), Cass. Crim. 13 nov. 1931, S. 1931.1.153 et 17 juill. 1934 GP 1934.2.235. La responsabilité du propriétaire commettant subsistant ici aussi même en cas d'abus de fonctions (art. 28, loi 3 mai 1844 qui renvoie à l'art. 1384 Cc) ne pourrait-elle exister en l'absence de tout lien de préposition ?

sans (1), le propriétaire de ces animaux ne peut-il en demander réparation au volé dont la voiture, frauduleusement soustraite, a servi à commettre le délit ? Il en serait de même s'il s'agissait de gibier aveuglé à l'aide des phares de cette voiture.

Les solutions dégagées s'appliquent ainsi quelle que soit la nature de l'objet soustrait, du délit commis, elles s'appliqueront de même quelle que soit la qualité juridique de la personne volée.

Dans la plupart des cas, le vol atteint le propriétaire du véhicule, titulaire de l'*usus*, du *fructus* et de l'*abusus*, mais il peut tout aussi bien frapper un possesseur ou même un simple détenteur (2) ainsi que le remarque la Cour de Besançon (3).

La responsabilité n'étant pas liée à la propriété, peu importera, en cas de faute prouvée, qu'il s'agisse d'un propriétaire, d'un possesseur ou d'un détenteur. Toutefois une distinction est nécessaire relativement à la présomption de responsabilité établie par l'article 1384 § 1 et fondée sur la notion de garde.

Si l'on admet que celle-ci est liée à un pouvoir de fait, indépendant de toute idée de droit, le détenteur

---

(1) Cass. Crim. 23 déc. 1928 G. P. 1928.2.900 a statué dans une hypothèse semblable, mais dans un cas de responsabilité pour autrui.

(2) Le possesseur a sur la chose, non seulement le *corpus* pouvoir de fait, mais l'*animus domini*, l'intention de se comporter comme un propriétaire, qu'il l'ait acquise *a non domino*, ou s'en soit saisi *invito domini*.

Le détenteur, *stricto sensu*, n'a au contraire, que le *corpus* sur la chose à lui confiée par le possesseur ou le propriétaire.

(3) Besançon 25 fév. 1937, GP 1937.1.500.

et le possesseur sont également gardiens (1) et par suite, dans une situation semblable à celle du propriétaire (2).

Si l'on soutient, au contraire, que la garde réside en un pouvoir de droit, indépendant de la situation de fait et appelé garde juridique, il faudra rechercher le véritable gardien en examinant qui a le pouvoir juridique sur la chose.

Cette recherche offrant peu de difficultés et la chose ayant toujours un gardien, on peut dire, d'une façon générale, que le problème est identique quelle que soit la qualité juridique du volé. Pour plus de commodité, on suppose désormais que celui-ci est propriétaire de la voiture.

La question de la responsabilité civile du volé se révèle donc plus importante qu'elle ne le semblait tout d'abord. Et on aperçoit mieux encore son intérêt en se plaçant sur le terrain de la pratique.

La lecture de nombreux articles de journaux relatant quotidiennement la soustraction frauduleuse de voitures et celle des publications spécialisées les mettant à l'index, suffirait, à elle seule, à nous renseigner sur la fréquence croissante de ces vols. Les indications statistiques (3) en apportent une nouvelle preuve. Dans la seule année de 1934, le nombre des automobiles volées a atteint le chiffre énorme de 5.600, pour toute la

---

(1) Sous réserve des cas de responsabilité pour autrui prévus par l'art. 1384.

(2) Qui est présumé gardien.

(3) M. Freze, *op. cit.*, thèse, p. 94.

M. Ablay : « *L'Evolution au ralenti de l'accident d'auto* ». Argus, assurances, 22 mars 1936, p. 419. Il évalue à 20 millions par an la valeur de ces vols.

France, soit en moyenne de quinze par jour. Sur ce nombre, près d'un tiers n'a pu être retrouvé.

Si l'on songe aux graves accidents que peuvent causer ces conducteurs, très souvent inexpérimentés, ou téméraires parce que traqués, on constate qu'il n'y a pas là seulement un thème à discussions juridiques, mais un problème d'ordre extrêmement pratique.

Toutefois, avant de l'aborder, il convient d'examiner une question en quelque sorte préalable : à quelles conditions y a-t-il vol ? Quels sont les éléments requis pour qu'une voiture soit considérée comme volée ?

Plusieurs mobiles différents peuvent se trouver impliqués dans le même fait externe. Ainsi, l'intention de s'approprier la voiture n'existe pas nécessairement chez le voleur, il arrive fréquemment que des individus « empruntent » une voiture pour quelques heures et l'abandonnent ensuite, la replaçant parfois à l'endroit même où elle avait été prise.

Il est permis de se demander en pareil cas, s'il y a réellement vol au point de vue légal, l'art. 379 du C. Pén. exigeant la preuve d'une intention frauduleuse concommittante à la soustraction. Sur ce point, les auteurs sont divisés (1) et la jurisprudence contradictoire (2).

---

(1) Pour M. Garraud il y a bien soustraction frauduleuse. Traité Théor. et prat. D. Pénal Fr. t. VI, n° 2388. note 70.

Mais M. Garçon est d'un avis opposé, les conditions du vol n'étant pas, d'après lui, réunies.

CP. annoté art. 379, n° 266 et 281.

(2) La jurisprudence est en général peu explicite, le jugement ou l'arrêt se bornant à déclarer, sans se livrer à une analyse juridique, que le vol est ou non constaté. Rien n'apparaît des discussions du délibéré.

La conception du Code Pénal est une conception étroite, bien différente de celle du Droit Romain, pour lequel toute *contrectatio*, tout maniement frauduleux de la chose d'autrui suffisait à réaliser un *furtum*. La conception extensive du *furtum* englobe même le *furtum usus* ou vol d'usage. Or, c'est précisément celui qui nous intéresse. Il importe peu au propriétaire dépossédé, que sa voiture ait été « empruntée » ou « volée » (1). En cas de dommages causés à la victime, il doit, dans les deux cas, se défendre de façon identique. Aussi, est-il plus simple de grouper sous une même dénomination toutes les hypothèses dans lesquelles il aura été dépossédé de son automobile contre son gré et à son insu, quel que soit l'usage qu'on en aie voulu faire (2).

C'est ainsi l'idée de dépossession seule qui importe (3). Mais elle peut avoir plusieurs causes.

La Cour de Paris cependant, se décide en faveur de l'affirmative (16 nov. 1902 DP 1913.2.240) suivie récemment par le Trib. Corr. de Nantes (31 oct. 1930 S. 1933.2.83, tandis que le trib. Corr. de St-Etienne se range à l'opinion adverse. (2 juill. 1928 S. 1928.2.III). Le délinquant sera toujours puni même en admettant qu'il n'y ait pas « vol » soit en décidant qu'il y a vol d'essence ou d'huile, soit en s'appuyant sur l'art. 479 CP (punissant le dommage volontaire à la propriété mobilière d'autrui).

(1) H. et L. MAZEAUD : Traité Théorique et Pratique de la Respons. civ. délictuelle et contractuelle, t. 2, n° 1169, note 1. Cf. Crim. 6 avril 1933 P.P. 1933.2.165.

(2) Le fait pour un domestique de s'approprier une chose appartenant à son maître, constitue une circonstance aggravante du vol. M. Garçon CP annoté art. 379, n° 544).

(3) Cette existence distingue le vol, *stricto sensu*, de délits voisins tels que l'escroquerie et l'abus de confiance. Ceux-ci se caractérisent au contraire par la remise volontaire de la chose dans les mains de l'auteur du délit. Il peut y avoir escroquerie si cette remise a été provoquée par des

Si l'usage de l'automobile a été transmis volontairement par un contrat de commodat ou de louage, et qu'un accident vienne à se produire, c'est l'analyse de l'intention des parties qui permettra de découvrir le responsable et d'affirmer s'il y a eu ou non transfert de garde.

D'une façon générale, la garde est transmise avec le contrat et il y a, par suite, déplacement de la responsabilité prévue à l'art. 1384, § 1. Il y a déplacement de responsabilité parce que déplacement de garde. On peut également envisager l'hypothèse où l'automobile a été remise à un préposé. On se trouve alors dans un des cas de responsabilité pour autrui prévu par l'al. 3 de l'art. 1384.

Aucune difficulté si le dommage a eu lieu dans l'exercice de la fonction, ou à son occasion, et par suite d'une faute du préposé. Le commettant en est responsable. Mais que décider s'il y a eu abus de fonction ? (1)

La jurisprudence se montre très compréhensive, qu'il s'agisse d'apprécier la notion de préposition, ou de

---

manœuvres frauduleuses ou abus de confiance si elle a eu lieu au titre de l'un des contrats prévus par l'art. 408 du C.P.

(1) Hypothèse d'autant plus intéressante qu'elle se rapproche fort, au point de vue de la responsabilité civile, de celle du vol. Elle en diffère par le fait que le préposé reste toujours subordonné; au moins quant à l'usage de la chose tandis que l'activité du voleur est au contraire complètement indépendante.

M. M.-J. Flour : « *Rapports entre la responsabilité du fait d'autrui et du fait des choses* ». Rev. Crit. Jurisp. 1935. 404 s.

M. Durand, note S. 1937.2.98.

déclarer que le préposé se trouve bien « dans les fonctions auxquelles son commettant l'a employé ».

La Cour de Cassation décide, le dommage étant arrivé par suite d'un abus de fonction, que la responsabilité du commettant est toujours engagée ; « abuser d'une fonction c'est encore agir dans cette fonction » (1).

Si un préposé cause un accident en se servant indûment de la voiture de son patron, ce dernier pourra donc en être civilement responsable. Sa responsabilité sera engagée, non seulement en tant que commettant, sur le terrain du fait d'autrui, mais encore, en tant que gardien, sur celui du fait des choses inanimées (2).

---

(1) Cass. Req. 3 avril 1933 et Crim. 22 juin 1933 DP 1937. 1.5, note Josserand. Certains auteurs déclarent cependant que la responsabilité du commettant, pour exister en pareil cas, devrait être fondée sur une faute relevée à son encontre. Il faudrait examiner les circonstances de fait qui permettent seules une appréciation de sa conduite.

MM. H. et L. Mazeaud : « *Traité des obligations en général* », t. 2, n° 876. — Demogue, *op. cit.* Traité, t. V, n° 714.

(2) La notion de gardien plus compréhensive que celle de commettant — il n'est pas nécessaire de prouver la faute du préposé — permettra de passer outre, devant une juridiction civile à une décision pénale d'acquittement et évitera la prescription de l'action publique.

Pratiquement, on les invoque toutes les deux, « la notion de gardien existant nécessairement chez celui qui est investi de la qualité de commettant » (note J. Loup, DP 1930. 2.97).

J. Flour, *op. cit.*, Rev. Crit. de Jur. 1935.3.79 et note R.D. sous Caen 10 nov. 1936 Sem. jur. 1937.57).

On avait discuté un moment, après un arrêt de la Ch. Req. du 12 juin 1927. (DP 1927.1.145) pour savoir si le propriétaire n'avait pas transmis la garde au préposé, ce dernier étant alors tenu directement en vertu de cette garde,

C'est seulement si l'activité du préposé est totalement étrangère à ses fonctions, que sa faute cesse d'engager la responsabilité du commettant (1). S'il s'empare, par exemple, de l'automobile de son maître, et se l'approprie, on n'est plus en présence d'un cas de responsabilité pour autrui. Le lien de commettant à préposé étant rompu, seule une responsabilité du fait des choses fondée sur la garde, ou, en cas de faute initiale de l'ex-commettant, fondée sur l'art 1382, peut se concevoir à la charge du volé. (2)

La situation est indentique au cas de soustraction, à l'insu et contre le gré du légitime détenteur.

Il ne peut s'agir d'un cas de responsabilité pour autrui, le voleur n'étant certainement pas le préposé du volé. On ne peut interpréter les termes d'un contrat inexistant. On se trouve dans le domaine de la responsabilité du fait des choses inanimées. Malgré le vol de son automobile, le propriétaire en a-t-il conservé la garde et supporte-t-il la présomption de responsabilité qui y est attachée ?

---

le propriétaire ne l'étant plus qu'indirectement en qualité de commettant.

Mais Doctrine et Jurisprudence ont toujours admis la théorie contraire dite du fondement direct.

(1) M. R. GARNIER : « De la notion de préposé mettant en jeu la responsabilité des Maîtres et Commettants », thèse 1927, p. 30 s.

(2) Il ne peut y avoir responsabilité pour autrui à moins d'entendre ce terme de façon très large, pour tout individu dont on se trouve avoir à répondre et non plus dans le sens de l'art. 1384, par. 3 et suivants. On a examiné l'hypothèse de commettant volé par son préposé. Il en serait de même s'il s'agissait d'un autre cas visé par l'art. 1384, al. 3 et s.

Une chose est certaine : le voleur est toujours responsable, en principe, des accidents qu'il peut causer. Mais, le plus souvent, il est insolvable et la victime aura intérêt à intenter un recours contre le volé. La question demeure donc posée :

Le volé est-il responsable ?

Doctrine et jurisprudence se trouvent divisées en face de ce problème. Les solutions varient avec chaque auteur et les arrêts sont contradictoires, semblant donner raison, tour à tour, aux différentes thèses en présence.

A les regarder de près, on peut cependant, noter deux courants principaux. L'un nettement extensif, tend à faire prévaloir la responsabilité du fait des choses, en maintenant, à la charge du propriétaire, la qualité de gardien, malgré le vol dont il a été victime ; l'autre, au contraire, est restrictif : le volé, n'ayant plus la garde de sa voiture, ne peut être condamné qu'en vertu d'une faute prouvée à son encontre, en admettant qu'il y ait entre celle-ci et le dommage, une relation causale suffisante.

La solution extensive se réclame de l'idée d'équité et de la nécessité de protéger la personne qui a supporté le dommage.

C'est pour assurer à l'ouvrier, puis au patron, à défaut de sécurité matérielle impossible à obtenir, une sécurité juridique, que la jurisprudence, après avoir exigé, à la charge de la victime, la preuve d'une faute, a admis l'existence d'une présomption de faute. Cette présomption fut d'abord restreinte aux dommages causés par une chose mobilière, non conduite par l'homme, puis à une chose mobilière dangereuse. Elle a été enfin étendue à toutes choses mobilières ou

immobilières, conduites ou non par l'homme, dangereuses ou inoffensives.

On est ainsi arrivé à une responsabilité, du fait des choses, très élargie, responsabilité fondée sur la présomption de faute, la faute prouvée dans la garde ou le risque créé et il suffit pour sa réalisation d'avoir la chose sous sa garde. (1)

La victime, au cas où l'automobile, cause du dommage, a été volée, étant particulièrement intéressante, ne doit pas demeurer sans protection. Il serait injuste d'admettre qu'elle ne puisse obtenir une indemnité pour les souffrances endurées et les dommages subis. Le propriétaire de la voiture étant, dans la majorité des cas, le seul solvable, c'est donc lui qu'il convient de rendre responsable. Solution d'autant plus équitable que celui-ci est, en général, assuré et que la Compagnie d'Assurances supporte seule le poids de la réparation. (2)

---

(1) Il faut tenir compte, dans cette extension, non seulement de la jurisprudence, mais aussi de la législation. Deux lois ont consacré une responsabilité de plein droit, celles du 9 avril 1898 sur les accidents du Travail, et du 31 mai 1924 sur les aéronefs.

La loi du 7 nov. 1922 sur l'incendie, insérée dans l'art. 1384 est venue en outre, donner, par *a contrario*, un encouragement et une consécration législative au système jurisprudentiel.

A noter cependant, la tendance contraire du législateur dans la loi du 5 avril 1937 sur la responsabilité des instituteurs.

(2) On arrive ainsi à la véritable raison de l'extension de la Responsabilité Civile. Le plus souvent trois personnes sont en présence : le tiers lésé, le défendeur, et la Cie d'Ass. contre laquelle se plaide en réalité le procès. Le dédommagement de la victime n'entraîne plus, comme autrefois, la ruine de l'auteur du dommage.

Mais le volé, civilement responsable, est-il toujours couvert par son assurance ? Cela dépend des termes de sa police. Si elle stipule que la garantie joue, la voiture étant conduite par une personne autorisée ou un conducteur occasionnel, (1) elle ne le couvrira pas.

Si elle envisage, par contre, l'hypothèse d'un véhicule dirigé par un tiers, autorisé ou non, la réponse dépendra de la valeur attribuée à la clause de style qui exige du conducteur un permis de conduire. (2)

La Cour de Cassation a décidé récemment, que c'était à la Cie d'Assurance de prouver l'absence de ce permis (3). De toute manière, quand la police prévoit, sans autre précision, la responsabilité de l'assuré, en cas de vol, la Compagnie s'est en quelque sorte privée du droit d'en exiger la preuve sous peine d'enlever toute utilité à cette clause.

Les automobilistes seront cependant prudents en en faisant stipuler la garantie de toute responsabilité encourue à la suite d'un accident, au cas où le conducteur n'aurait pas, en cas de vol, un permis de conduire.

---

(1) En ce dernier cas, également le conducteur doit obtenir l'assentiment préalable de l'assuré (Trib. Civ. Seine, 30 mars 1935 DH. 1935.512) ce qui exclut l'hypothèse de vol.

(2) Si l'on y voit une condition de l'Assurance : c'est à l'assuré ou à la victime de prouver l'existence de ce permis (en ce sens MM. Trasbot, note DP 1931.1.19, H. et L. Mazeaud *op. cit.* Traité, t. III, n° 2669 et A. Besson, note DP 1937.1.84) preuve quasi impossible à fournir, le voleur demeurant généralement inconnu.

(3) Cass. Civ. 7.1.1936 DP 1937.1.84.

La plupart des Compagnies d'Assurances insèrent des clauses spéciales à ce sujet (1).

Mais, le volé fût-il assuré, l'idée d'équité ne peut servir à fonder, à elle seule, sa responsabilité. Il est nécessaire de rechercher un fondement juridique dans l'idée de risque créé, ou dans celle de garde juridique.

D'après la conception large du risque, la responsabilité doit être supportée par celui qui l'a créé, en l'espèce par le volé. Devant prévoir, lors de l'achat de sa voiture, la possibilité d'un vol et d'un accident, il en a assumé, par avance, les risques, et si ceux-ci se réalisent, il en demeure responsable.

Cette responsabilité trouve, de plus, un fondement sérieux dans la notion de garde juridique.

Pouvoir de droit, la garde ne peut, en l'absence d'un acte juridique, être transmise au voleur. Le propriétaire demeure gardien et, comme tel, présumé responsable. Cette responsabilité étant très lourde, certains ont estimé, il est vrai, que le vol pouvait, sous

---

(1) La Compagnie d'Assurance Générale (accident, vol, risques divers) a inséré dans son assurance accident aux tiers, la clause que « les sinistres survenus lorsque la personne qui tenait le volant ne peut justifier qu'elle possède le certificat de capacité exigé par les règlements publics... (ne sont pas garantis)... restent toutefois garantie la responsabilité civile de l'assuré au cas ou celui-ci serait reconnu responsable d'un accident causé par la voiture volée ». Clause ne laissant place à aucune discussion. De même, la Cie « l'Urbaine et la Seine » spécifie que l'assuré reste garanti des accidents causés aux tiers en cas de vol de sa voiture, même si le voleur se trouve sans permis. L'assureur a d'ailleurs toujours un recours contre le voleur d'après la loi du 10 juillet 1930 qui le subroge dans les droits et actions de l'assuré contre l'auteur du dommage.

certaines conditions constituer un cas de force majeure exonératoire.

A l'opposé de cette première conception extensive, nous trouvons la solution restrictive qui se réclame également de l'idée d'équité, mais pour libérer le volé de toute obligation de garde.

Suivant ses défenseurs, la jurisprudence serait allée trop loin dans son désir de porter secours à la victime. On retrouverait toujours la même préoccupation : rechercher une personne solvable et un même raisonnement : édifier une théorie *a posteriori* pour justifier l'extension nouvelle en « sollicitant doucement les vieux textes ».

Le volé n'a été pour rien dans la réalisation du dommage causé par la seule maladresse du voleur, et il serait vraiment abusif de continuer à lui faire supporter une telle obligation.

L'idée de risque, conçue *lato sensu*, ne peut être admise, et si on la précise par celle du profit, elle ne saurait justifier une telle responsabilité. Ce n'est plus le volé, mais le voleur qui bénéficie de l'usage de la voiture, c'est donc lui seul qui doit en supporter les risques.

La conception de la garde juridique qui pourrait aussi fonder cette responsabilité, semble également devoir être abandonnée. Et cette assertion trouve un appui dans les textes. L'art. 1385 qui a servi à élaborer la notion de garde, avant que celle-ci ne soit « découverte » dans l'art. 1384, entraîne l'admission, dans le domaine de la responsabilité du fait des choses, de l'idée de pouvoir de fait, de garde matérielle.

Le volé, ayant perdu tout pouvoir effectif sur sa voiture, par suite du vol, n'a plus cette garde et ne

peut être responsable, en tant que gardien, des accidents causés par le voleur.

En principe donc, le volé perd la garde de son automobile, mais s'il néglige de prendre les précautions indispensables pour empêcher cette soustraction, c'est-à-dire s'il est en faute, ne doit-il pas en supporter les conséquences ?

Au point de vue moral, il semble que l'existence de sa responsabilité ne puisse être mise en doute, mais les règles juridiques ne s'y opposent-elles pas en l'absence d'un lien direct de causalité entre cette faute et le dommage ?

Un arrêt de la Chambre Civile du 3 Mars 1936 (1) avait consacré la responsabilité du volé, demeuré gardien de sa voiture, mais la Cour de Besançon (2), choisie comme Cour de renvoi, s'y est refusée (que cette responsabilité soit fondée sur la garde ou sur la faute).

La question est maintenant de nouveau soumise à la Cour de Cassation, qui devra la trancher définitivement et clore, au moins sur ce point, toutes controverses.

La Théorie de la Responsabilité arrive ainsi à un tournant : continuera-t-on à élargir le domaine d'application de ce « lambeau d'article », ou son extension prodigieuse se terminera-t-elle, précisément sur cette question de responsabilité, en cas de vol d'automobile ?

Les partisans du risque, de la garde juridique, comme ceux de la Doctrine Classique, attendent avec impatience cet arrêt solennel, tous espérant y trouver une adhésion plus ou moins implicite à leurs thèses.

---

(1) Cass. Civ. 3 mars 1936 DP 1936.1.81, S. 1937.1.109.
(2) Besançon, 25 fév. 1937, arrêt cité.

On examinera en deux parties les courants extensifs et restrictifs, bien que les arrêts aient tendance, en réalité, à fonder leurs décisions à la fois sur l'art 1382 et l'art. 1384.

PREMIÈRE PARTIE

Responsabilité civile en cas de vol d'automobile sans preuve de faute

A l'origine du mouvement doctrinal et jurisprudentiel tendant à faire prévaloir l'idée d'une responsabilité du volé fondée sur la présomption de l'art. 1384, on retrouve, comme à chaque nouvelle extension de la responsabilité civile, la préoccupation constante de protéger la victime.

Il semble cependant assez étonnant *a priori*, de vouloir assurer la protection de cette dernière au détriment du volé.

Le voleur seul ne devrait-il pas subir les conséquences dommageables de l'accident causé aux tiers, le plus souvent par sa faute ?

N'y a-t-il pas une injustice à admettre qu'un propriétaire doive supporter, non seulement la perte de sa voiture, mais encore, le poids accablant de la responsabilité des dommages causés.

C'est cependant au nom de l'équité que l'on a soutenu ce point de vue. L'insolvabilité du voleur étant

une règle à peu près constante : exonérer le volé conduirait, dit on, à faire peser fatalement la charge de l'accident sur la seule victime; elle n'aurait qu'un recours tout à fait illusoire contre le voleur, en admettant même que celui-ci ne soit ni inconnu ni en fuite.

Or, entre la victime qui, par hypothèse, n'a été pour rien dans l'accident, qui était exempte de faute, et le volé qui jusqu'au jour du délit bénéficiait de l'usage de sa voiture, pour son plaisir ou son travail l'hésitation n'est pas permise.

La protection de la victime doit être assurée, et elle ne le sera que par la condamnation du volé, seule personne solvable.

Cette considération a déterminé, non seulement l'opinion de certains auteurs — tel M. Josserand : « c'est par elle (la victime) que le problème existe, c'est par elle qu'il doit être résolu » (1) — mais encore une partie de la Jurisprudence dont la Cour de Cassation. Sans doute celle-ci doit-elle juger en droit et non en fait, mais on peut croire qu'elle a été guidée avant tout par « un souci d'équité voilé par un motif de droit » en condamnant le volé dans son arrêt du 3 Mars 1936 (2) (affaire Connot-Franck).

La question soumise à la Cour était d'ailleurs typique à cet égard : d'un côté la femme et les enfants d'un facteur tué par une automobile volée, de l'autre un automobiliste qui avait réveillonné dans un bar, la nuit de Noël 1929, en laissant sa voiture abandonnée sans

---

(1) M. L. Josserand, DH 1936 « Le gardien de l'automobile, le voleur et la victime d'un accident », p. 37.

(2) Cass. Civ. 3 mars 1936, S. 1937.1.109; GP 1936.1.556; Gaz. Trib. 24 mars 1936.

surveillance sur la voie publique. Pour la veuve et les enfants du malheureux facteur, il ne s'agissait pas seulement d'un « magnifique thème à discussion » mais d'une question très humaine et très pitoyable, celle de savoir s'ils obtiendraient la juste réparation à laquelle ils avaient droit.

Les règles de l'Assurance viennent encore justifier cette décision. Le procès se déroulant en fait entre la victime et la Compagnie d'Assurances (c'est le cas pour l'affaire Franck) — et l'accroissement de responsabilité du volé n'entraînant à sa charge qu'une légère augmentation du taux des primes.

Mais en admettant que la condamnation du propriétaire dépossédé se comprenne en équité, il n'en faudrait pas moins la justifier au point de vue juridique.

Le volé est-il demeuré gardien de sa voiture ?

La simple lecture de l'art. 1384, § 1 : « on est responsable... des choses que l'on a sous sa garde », ne permet pas d'y répondre de façon certaine, ce texte se prêtant à diverses interprétations.

Si l'on admet que la responsabilité du fait des choses inanimées est uniquement fondée sur l'idée, conçue de façon très extensive, du risque créé, le volé sera gardien et comme tel, responsable. Par son initiative, il a créé un risque, c'est donc à lui d'en supporter les conséquences dommageables, eût-il perdu tout contrôle sur sa chose.

Mais cette conception, trop large pour pouvoir être admise, n'a jamais été adoptée par une jurisprudence demeurée fidèle à la théorie de la présomption de responsabilité.

La notion de garde, qui a également consacré cette théorie, exprimerait, selon la majorité de la doctrine,

l'idée de pouvoir juridique, de garde de droit, et demeurerait attachée au volé.

Quel que soit le fondement donné à la responsabilité — risque créé ou garde juridique — on arriverait avec les partisans de la solution extensive à la responsabilité du volé.

Mais cette conception de la garde a été vivement critiquée.

Il faut y voir, en réalité, un devoir de surveillance effective : un pouvoir de fait s'exprimant par l'idée de garde matérielle. Le volé ayant perdu, par suite de la soustraction, tout pouvoir de ce genre, ne peut plus être considéré comme un gardien.

CHAPITRE 1er

Responsabilité du volé et notion de risque

Depuis l'arrêt des Chambres Réunies du 13 Février 1930, la notion de garde est devenue, pour la Doctrine comme pour la Jurisprudence, le seul critère d'application de l'art. 1384, § 1. Mais une assez grande divergence d'opinion s'est manifestée au sujet de son interprétation. Certains auteurs la considèrent notamment comme l'expression indirecte de la théorie du risque.

On sait que l'on entend par là un système de responsabilité objective substituant à l'idée de culpabilité et d'imputabilité, celle de causalité. On est responsable du préjudice causé par le fait de la chose introduite dans la société, à la seule condition de prouver l'existence d'un rapport causal entre l'accident et l'activité visée.

Le gardien est ainsi celui qui a créé un risque auquel on peut rattacher le fait générateur du dommage.

Le propriétaire dont l'automobile a été volée a bien créé un risque en introduisant dans la circulation une

nouvelle machine susceptible de causer des accidents. Le fait qu'un voleur, et non lui-même, ait causé le dommage, ne saurait l'exonérer de sa responsabilité. Il en doit réparation, ayant dû prévoir, en achetant sa voiture, les risques de vol et d'accident.

L'idée du risque créé permettrait ainsi d'engager la responsabilité du volé. Mais son domaine d'application étant trop large, il a fallu l'abandonner et chercher un critérium précis de la notion de gardien.

Certains auteurs se sont alors ralliés à une conception plus étroite de l'idée de risque, limitée par celle de profit et qui se résume dans la maxime « *ubi emolumentum, ibi onus* ». Le gardien est celui qui tire de la chose un profit pécuniaire ou moral.

Ici encore, on a cependant prétendu que l'automobiliste, dont la voiture avait été volée, en demeurait gardien. Pouvant toujours, au cas où elle viendrait à être retrouvée, se prévaloir de la totalité de ses droits, il aurait conservé un espoir de profit suffisant pour fonder sa responsabilité.

Mais cette notion du risque-profit, tout en étant susceptible d'une interprétation différente en matière de vol (1), ne saurait non plus être admise, la jurisprudence française s'étant toujours refusée à la consacrer.

---

(1) Cf. *infra*, p. 69.

CHAPITRE II

Responsabilité du volé et notion de Garde Juridique

Certains auteurs, abandonnant la conception objective fondée sur le risque créé, et entraînant la responsablité du volé, ont cependant obtenu un résultat identique en s'appuyant sur l'idée de garde juridique.

La responsabilité trouverait son fondement dans la notion de garde, et celle-ci s'entendrait, non d'un pouvoir de fait, mais d'un pouvoir de droit.

Cette garde de droit, se transmettant juridiquement, ne pourrait être acquise par le voleur, et l'automobiliste demeurerait gardien de sa voiture volée. Une partie de la jurisprudence est en ce sens.

Etant présumé responsable, le volé devra réparer le dommage subi par la victime, mais conservera toujours un recours contre le voleur dont la faute a été démontrée par le fait même de la soustraction frauduleuse.

Cette théorie pouvant conduire à des résultats regrettables, le voleur étant le plus souvent insolvable ; on a

voulu y pallier en disant que le vol, s'il n'enlevait pas la garde juridique au volé, pouvait, parfois constituer en sa faveur une cause d'exonération. Mais les conditions nécessaires à cette exonération ne se trouvant pas toujours réunies, d'autres auteurs, tout en conservant la notion de garde juridique, ont estimé qu'elle était passée avec la possession, dans les mains du voleur.

Cette opinion, difficilement soutenable, enlève, si on l'adopte, toute valeur à l'idée de garde juridique. Aussi est-ce cette notion elle-même que d'éminents auteurs ont attaquée, soit sur le terrain des principes généraux, soit sur celui du vol, en concluant à son rejet et à l'adoption de la théorie de la garde matérielle.

Section I

Notion de la Garde Juridique

MM. H. L. Mazeaud (1) et Besson (2) ont soutenu que la garde déterminait, non seulement la personne responsable, mais encore fondait sa responsabilité.

La seule réalisation du dommage pour M. Besson ; le seul fait que la chose ait échappé au contrôle du

---

(1) M. H. Mazeaud « La faute dans la garde », Rev. Trim. Droit Civ. 1925, p. 795 et s.

H. et L. Mazeaud : Traité de la Respons. Civ., t. II, n° 1087-1158-59-60.

(2) M. A. Besson : « La notion de garde dans la Responsabilité du fait des choses », thèse, p. 44-45.

gardien pour M. Mazeaud ; démontrerait qu'il y a faute dans la garde, et ferait présumer la responsabilité du gardien. N'en ayant plus la garde matérielle, il resterait tenu, à titre de sanction, d'une garde juridique génératrice d'obligations.

La notion de garde juridique a été ainsi imaginée en fonction de la théorie de la faute dans la garde, mais n'en apparaît pas comme une conséquence inéluctable.

Cette garde se conçoit seulement à la charge de ceux qui ont sur la chose « un droit de commandement, de surveillance et de contrôle, leur permettant d'en disposer et de donner des instructions à son égard (1).

Cette obligation ne reposera pas forcément sur celui qui détiendra effectivement la chose. Ce dernier pourra n'être qu'un simple gardien matériel ayant la chose « sous sa main et dépendance » sans en avoir la garde (2).

Cette notion de garde formant le nœud du problème, il convient de l'étudier avec soin (3).

---

(1) En ce sens : M. M. A. Besson : note DH. 930-33.
H. et L. Mazeaud : *op. et loc. cit.*

(2) En ce sens : M. L. Josserand : « Cours de Droit Civil Français », t. II, n° 544.
Chronique DH 1936.37 : « Le gardien de l'automobile, le voleur et la victime d'un accident ».
A. Besson : *op. cit.* p. 33.
L. Hugueney : Note S. 1929.1.297 (2)
H. Mazeaud : *op. cit.* Rev. Trim. Droit Civ. 1925, p. 752-803-835.
J. Loup : Note DP 1930.2.99 (II).
H. et L. Mazeaud : Traité, *op. cit.*, t. II, n° 1160.
R. Savatier : Notes D. 1931.1.49 ; 1925.1.4.9.

(3) La Responsabilité du volé ne peut être établie en raison d'une faute (prouvée) dans la garde sans démontrer

Il est indéniable que tous les détenteurs ne sont pas tenus de l'obligation de garde : l'origine de cette distinction se trouve dans l'examen de la situation juridique du préposé par rapport au commettant.

Sans doute, est-on en présence d'une responsabilité du fait d'autrui — le commettant étant responsable, en cas de faute de son préposé, — mais une jurisprudence constante décide également que le commettant est, en principe, gardien de la chose remise à son préposé agissant dans l'exercice ou à l'occasion de ses fonctions. La détention apparaît ainsi, distincte de l'obligation de garde. De nombreuses décisions en d'autres matières, notamment en cas de prêt, viennent confirmer cette conclusion.

L'analyse des textes conduirait à un résultat analogue.

L'article 1385 (1) C. C. emploie bien le terme de garde dans le sens d'emprise matérielle, mais il n'en faudrait pas conclure qu'il en soit de même dans l'article 1384.

Lors de leur rédaction commune, alors qu'ils ne formaient qu'un seul texte on aurait, si on admettait l'identité de sens, employé le même mot pour exprimer la même idée : d'une part, on est responsable des choses — y compris les animaux — que l'on a sous sa

---

une relation causale avec le vol et l'accident. Aussi est-ce seulement en tant que cette faute maintient l'obligation de garde à sa charge, qu'on étudie cette responsabilité.

(1) « Le propriétaire de l'animal ou celui qui s'en sert pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde soit qu'il fût égaré ou échappé. » Art. 1385.

garde (matérielle) et de l'autre, on est responsable du fait des animaux, que ceux-ci soient sous cette garde (matérielle) ou qu'ils n'y soient plus, ce qui n'aurait aucune signification.

Il serait plus logique de penser que ce terme, pris dans son sens général dans l'art. 1384 (« les choses ») est employé de façon exceptionnelle dans l'art. 1385 (1).

Ce même article, enfin, maintient la présomption de responsabilité à la charge du gardien qui a perdu tout pouvoir sur l'animal égaré, et il faudrait y voir la consécration d'un principe d'ordre général.

Séduits par ces arguments, un certain nombre d'auteurs, suivis par une partie de la Jurisprudence, ont adopté cette distinction (2).

Section II

Maintien de la Garde Juridique au volé

I. — Dans l'hypothèse du vol, la notion de garde juridique conduit à considérer le volé comme responsable, en tant que gardien, des suites dommageables

---

(1) Dans le cas contraire, observe M. H. Mazeaud, ils auraient dit seulement « Le propriétaire... est responsable... même si l'animal n'est pas sous sa garde. »

(2) En ce sens : M. A. Besson, *op. cit.*, p. 33 s.

M. J. Loup, Note D 1930.2.99 (II).

M. L. Josserand, *op. cit.* DH 1936, p. 37.

M. H. Mazeaud, *op. cit.*, Rev. trim. droit civ. 1925, 805, 834, Notes S. 1927.1.133 ; S. 1928.2.147.

MM. H. et L. Mazeaud, *op. cit.* t. II, n° 1081 et 1160.

M. R. Savatier, note D 1931.1.49.

M. H. Lalou : Traité de la Responsabilité Civile, 2e éd., n° 508 et 589.

de l'accident causé par le voleur (1). Une telle solution représente, en quelque sorte, le point limite de cette distinction.

La garde s'analysant en une notion juridique, un *negotium juris* doit nécessairement intervenir pour son transfert, « à l'exclusion d'une séparation matérielle provenant d'un acte unilatéral ».

Sa transmission exige un accord de volonté entre le gardien et le détenteur. Or, en cas de soustraction.

---

(1) Pour que se pose le problème de la responsabilité, disent MM. Mazeaud, il faut que l'accident soit dû au fait du conducteur, s'il est dû au vice de la machine, le propriétaire demeure gardien (*op. cit.* t. II, n° 1109. Cf. Frezel : « La Responsabilité Civile du propriétaire d'une voiture automobile détournée par un préposé ou volée » ; « thèse, p. 96 — en ce sens décisions jurisprudentielles citées par MM. Mazeaud, *op.* et *loc. cit.* Il en serait de même en matière de vol, toutes les décisions jurisprudentielles qui exonèrent le volé soulignant que l'imprudence du conducteur avait été la seule cause de l'accident.

Le Trib. Civ. de Coulommiers, 19 mars 1935 GP 1936.1. 191, — infirmé par Paris 30 juin 1936 et Cass. Req. 8 nov. 1938 — avait déclaré, une voiture ayant été empruntée sans autorisation, que « le conducteur, auteur de l'accident contre lequel aucune faute n'a été démontrée (est exonéré), le propriétaire devant seul être déclaré responsable des conséquences dommageables de l'accident, si celui-ci est dû aux vices propres de la chose », en l'espèce un éclairage en mauvais état.

Mais on a objecté que cette distinction, si logique soit-elle, cadrait difficilement avec l'interdiction de toute distinction entre fait de l'homme et fait de la chose, émanant de la Cour de Cass. Elle obligerait le volé, demeuré par hypothèse gardien, à prouver que l'accident avait eu lieu par suite d'une négligence du voleur et non en raison d'un vice de la chose et reviendrait à engager sur cette question des discussions interdites par la Cour Suprême (R. Dallant : « Conventions d'irresponsabilité », thèse, p. 114).

frauduleuse, cet accord ne saurait évidemment intervenir, le volé n'ayant jamais eu l'intention de transférer au voleur le moindre de ses droits. La voiture a échappé à son contrôle ; il en a perdu la garde de fait, mais en a conservé la garde juridique.

De son côté le voleur n'a sur le véhicule soustrait, qu'un pouvoir de fait. (1)

II. — De nombreuses décisions jurisprudentielles ont confirmé cette conclusion, et admis que la présomption de responsabilité continuait à peser sur le volé, en dépit de la soustraction dont il avait été victime. (2)

Le premier jugement rendu en cette matière remonte à 1925 (3) : une automobile, appartenant à la Croix-Rouge américaine, avait été abandonnée sans surveillance sur la voie publique, par son conducteur, et avait été volée. Le voleur, ayant, par sa maladresse, causé un accident, le Tribunal Civil de la Seine décida que

---

(1) M. H. MAZEAUD DH. 1937, p. 45 : « en attendant l'arrêt des Chambres Réunies, garde matérielle et juridique ».

En ce sens : MM. H. et L. MAZEAUD *op.* et *loc. cit.*, BESSON, *op.* et *loc. cit.* et JOSSERAND, *op. cit.* ; DH. 1936-37 ; le « légitime possesseur » conserve la garde de sa voiture abandonnée sur la voie publique, « le voleur n'a sur elle aucun pouvoir juridique » le vol ne pouvant déplacer la garde juridique « titre juridique » elle se « trausmet juridiquement » et ne peut s'éteindre purement et simplement... « elle pèse sur le volé bien que celui-ci ne puisse plus, en fait, exercer son pouvoir de direction sur la chose ».

(2) Seules les décisions fondées sur l'idée de garde seront examinées en cette section.

(3) Trib. Civ. Seine, 25 mars 1925. Gaz. Trib. 1925.725 (la faute du préposé conducteur avait, en réalité, surtout été prise en considération).

le propriétaire était, en principe, toujours gardien et, comme tel, présumé responsable des dommages causés.

Il fallut attendre plus de cinq ans avant de retrouver une décision dans le même sens. Elle fut rendue dans le cas suivant :

Un enfant avait été renversé, par une voiture volée, alors qu'il descendait d'un tramway. La Cour d'Alger décida le 19 Février 1930 (1), que le propriétaire, en laissant sa voiture automobile sans surveillance devant son magasin, « n'a pas transféré au voleur ses devoirs et ses droits et qu'il demeurait responsable ».

C'est à partir de 1935 (2) que le nombre des décisions analogues va augmenter sous l'influence des partisans de la notion de garde juridique et notamment sous celle de MM. H. et L. Mazeaud.

Le Tribunal Civil de Coulommiers avait à juger le 19 Mars 1935, l'affaire suivante :

Une camionnette conduite par un sieur X..., s'étant trouvée en panne, celui-ci était allé chez un voisin, dont il avait été, autrefois, le préposé et, en son absence, lui avait « emprunté » une torpédo garée dans la cour de la ferme. L'éclairage de cette voiture étant en mauvais état, il blessa une femme qu'il n'avait pas aperçue.

Le Tribunal consacrant l'idée de garde juridique, jugea que le voisin propriétaire de la voiture en était

---

(1) Alger, 19 février 1930, GP. 1931.2.780 (Mais ici encore l'idée de faute du gardien est intervenue).

(2) En ce sens : Trib. Paix. Toulouse 5 nov. 1933. Journal Juges Paix 1936.135.

demeuré son gardien, l'accident s'étant produit par suite d'un vice du véhicule (1).

Le 5 Février 1936, la Cour d'Appel de Grenoble (2) statuait dans le même sens : un sieur G... avait proposé à un sieur B... de lui acheter sa motocyclette, et sans attendre sa réponse, s'en était emparé de force afin, avait-il dit, de l'essayer. Au cours de cet essai, G... entra en collision avec une voiture automobile. La Cour condamne le propriétaire, celui-ci n'ayant pas cessé d'avoir la garde juridique de sa motocyclette.

On en arrive ainsi à l'arrêt de la Chambre Civile du 3 Mars 1936 (3).

Dans cette affaire, l'automobile, cause de l'accident avait été abandonnée sans surveillance sur la voie publique par le fils mineur du Dr Franck qui « festoyait la nuit de Noël 1929 dans un bar voisin ».

Quelques heures plus tard, cette même voiture conduite par un voleur resté inconnu, renversait et blessait mortellement le facteur Connot avant de disparaître dans la nuit.

La veuve Connot, déboutée de sa demande en première instance fit appel, et l'affaire vint devant la Cour de Nancy (4) qui confirma le premier jugement, motif pris de ce que Franck avait, par le fait du vol, perdu la garde de sa voiture (5).

---

(1) G.P. 1936.1.191 ; infirmé par Paris, 30 juin 1936, et Cass. Req. 8 nov. 1938 ; exonération du voisin, le vol l'ayant libéré de la garde juridique.

(2) Grenoble 5 fév. 1936. G.P. 1936.1.735.

(3) Cass. Civ. 3 mars 1936, G.P. 1936.1.557 ; S. 1937.1.109 ; D. 1936.1.81, note Capitant. Rev. Gén. Ass. Ten. 1936.356.

(4) Nancy, 10 juillet 1931, G.P. 1931.2.779.

(5) Et que l'on ne pouvait concevoir sa responsabilité sur la base de 1382.

Mais sur pourvoi, la Chambre Civile tranche la question avec netteté en maintenant la responsabilité du Dr Franck considéré comme gardien juridique de sa voiture.

« Attendu, dit l'arrêt, que le vol d'une automobile abandonnée sur la voie publique ne saurait... (exonérer)... celui qui *légalement* n'a pas cessé d'en avoir la garde... »

En déclarant que l'automobiliste n'a pas, « légalement », cessé d'être gardien de sa voiture, bien qu'il n'ait plus la possibilité de la surveiller, et que cette garde légale n'a pu, par suite, passer au voleur, la Cour Suprême semble bien se rallier à la notion de garde juridique. (1)

Dès lors, la solution donnée au problème est logique; demeuré « gardien » de sa voiture et comme tel présumé responsable, le volé doit se trouver tenu à réparation.

La Cour de Rennes, première juridiction, ayant statué dans la même hypothèse après l'arrêt de la Chambre Civile se conformait, le 21 Mars 1936 (2), à ces directives, en déclarant que « le propriétaire de l'automobile ne cesse pas d'en avoir la garde juridique, quand il en a été dépossédé par un vol ».

---

(1) En ce sens non seulement les partisans de la garde juridique, mais encore MM. H. Capitant, note DP. 1936.1. 81 ; R. Dallant, concl. 1936.2.551 ; P. Durand, note S. 1937.2.97; P. Esmein : Resp. des dommages causés par une automobile volée, GP. 1937.2 Chron. p. 3.

(2) Rennes 21 mars 1936, G.P. 1936.2.551.

Le Tribunal Civil de Tours, rendait également le 6 Mai 1936 (1) un jugement absolument conforme à l'arrêt de la Cour de Cassation.

Dans une hypothèse analogue (voiture abandonnée sans surveillance sur la voie publique et accident causé par la faute du voleur) la Cour de Paris décidait, à son tour, le 8 Juillet 1936 (2) que le propriétaire ne cessait pas, légalement, d'être gardien. Les négligences commises, ainsi que la présence de son permis de conduire dans la pochette de la portière, montrant que, s'il avait perdu la garde de fait de sa voiture, « il avait nettement manifesté sa volonté de la maintenir sous sa garde juridique, c'est-à-dire sous son contrôle, sa maîtrise et sa direction... » (3)

La Cour de Caen (4) puis celle de Riom (5) se rallièrent également à la solution préconisée par la Cour Suprême, mais la Cour de Dijon (6) s'y montra moins favorable. Tout en en tenant compte, elle trouva dans les circonstances de fait, des motifs suffisants pour exonérer le volé bien que celui-ci soit demeuré, en prin-

---

(1) Trib. Civ. Tours 6 mai 1936 DH. 1936.408 — mais il indique que c'est à la victime de prouver la faute du conducteur entendant par là, sans doute, « le fait personnel » de celui-ci.

(2) Paris, 8 juillet 1936 D. 1936.2.76.

(3) La question de la conservation de la garde deviendrait alors une question d'intention y *infra* p. 59.

(4) Caen 10 nov. 1936 D. H. 1937.11.

(5) Riom, 11 décembre 1936. G. P. 1937.1.328 : La Cour, reprenant les termes mêmes employés par la Chambre Civile en fait application au vol d'une motocyclette laissée par son gardien dans le couloir d'entrée de l'immeuble qu'il habitait.

(6) Dijon, 20 nov. 1936, G.P. 1937.1.137.

cipe, gardien. Les décisions jurisprudentielles, fondées sur la notion de garde juridique, diminuent. Les deux dernières rendues en cette matière, le furent par la Cour de Douai, les 24 Janvier et 7 Mars 1938 (1).

Section III

Conséquences du maintien de la Garde Juridique à la charge du volé

Le volé, demeuré gardien juridique, est tenu de réparer les dommages causés par le voleur, ce qui entraîne parfois de fâcheux résultats. Cependant, il conserve toujours un droit de recours contre le voleur.

I. — C'est aux conséquences, dit-on, qu'il faut juger un principe. Or, celles qui découlent du maintien de l'obligation de garde, à la charge du volé, conduisent à des résultats regrettables, parfois en contradiction avec le but poursuivi.

Si un accident se produit, aucune faute n'étant imputable au voleur qui est solvable, la victime ne pourra le poursuivre, ni en se fondant sur une faute, par hypothèse inexistante (2), ni en invoquant une présomp-

---

(1) Rec. Douai 1938.120. S. 1939.1.39, p. 11.

(2) Sauf à considérer que le vol constitue en lui-même une faute susceptible d'engager sa responsabilité sur cette base.

tion de responsabilité, le volé ayant seul conservé la garde juridique (1).

Bien mieux, si, dans la même hypothèse, ce dernier demeure introuvable, la victime ne pourra obtenir aucune réparation du voleur.

La Cour de Limoges, dans son arrêt du 12 Juillet 1937 (2) déclare bien « qu'en pareil cas, nul ne songerait à écarter, à l'encontre du conducteur, la présomption de responsabilité, car il est bien certain que la détermination de la responsabilité ne saurait dépendre d'un simple fait matériel comme la découverte de l'identité du propriétaire ».

L'application des principes commanderait cependant, logiquement, la solution posée.

Mais toutes les décisions qui ont condamné le volé ont voulu demeurer dans la ligne suivie par une jurisprudence qui fait des intérêts de la victime, le centre de ses préoccupations. Peut-être ont-elles dépassé le but poursuivi, et la victime apparaît-elle trop favorisée à certains égards, notamment au point de vue de la durée possible de la responsabilité du volé.

Ce dernier, n'ayant jamais voulu transmettre son pouvoir juridique au voleur, pourra-t-il être poursuivi indéfiniment en responsabilité ?

Admettre le contraire, semble impossible, si un accord de volonté est nécessaire pour transférer l'obli-

---

(1) Poussant jusqu'à l'extrême limite du possible, on peut même imaginer, en des circonstances identiques, un accident causé au volé par sa propre voiture conduite par le voleur ; lui refusera-t-on toute réparation sous prétexte qu'il avait seul la garde juridique de sa voiture et qu'aucune faute n'était relevée contre le voleur ?

(2) Arrêt cité.

gation de garde. Cependant, si une voiture soustraite est revendue avec une nouvelle carte grise à un acheteur qui la cède à son tour... comment rendre le volé responsable d'un accident survenu, longtemps après la soustraction et à la suite de plusieurs reventes successives ?

Les partisans de la garde juridique admettent, il est vrai, qu'une fois écoulé le temps de la prescription mobilière, la garde appartient au nouveau propriétaire (1). Tout possesseur devient ainsi gardien au bout d'un certain laps de temps. Mais sur quoi repose alors cette garde si elle n'est pas le résultat d'une prise de possession ?

Cette prescription donne d'ailleurs lieu à des solutions assez déconcertantes (2).

Envisageons le cas où le voleur vend la voiture à un tiers de bonne foi ; il ne peut, par hypothèse, lui en transférer la garde, attachée au volé. Celui-ci conserve, en effet, pendant trois ans, une action en revendication. Mais, le tiers acquéreur, surtout de bonne foi, peut être considéré comme le propriétaire — sous réserve d'une action en revendication, et d'un rembour-

---

(1) « A partir de ce moment il acquiert un droit de direction et devient gardien ». M. H. Mazeaud, *op. cit.* D. H. 1937.50.

Ce temps est de 3 ans pour le possesseur de bonne foi et de 30 ans pour le possesseur de mauvaise foi.

(2) Comment admettre qu'un possesseur de mauvaise foi soit traité plus favorablement qu'un détenteur précaire qui est chargé de la présomption de responsabilité. Comment admettre que l'inégalité d'une situation puisse être une cause d'exonération ? (Esmein, *op. cit.* G. P. 1937.2. Ch. p. 3).

sement par le *verus dominus* (1). Comment, alors, lui refuser la garde juridique, le fait d'avoir acheté une voiture volée ne pouvant le faire traiter plus défavorablement qu'un autre (2).

S'il devient gardien juridique, le propriétaire dépossédé ne l'est plus. Or, ce dernier le demeure, en principe, si le voleur n'a pas encore vendu la voiture. Comment admettre que le seul fait de la vente ou de la non vente de l'automobile, puisse suffire à transformer ainsi la situation ? (3)

C'est aboutir à une impasse (4), qui condamne le système et l'on est obligé de reconnaître qu'il est des cas où le transfert de garde s'opère en dehors de la volonté du gardien.

II. — Si l'on admet cependant la responsabilité du volé, celui-ci n'aura-t-il plus aucun recours ?

---

(1) On se trouve dans le domaine d'application de l'art. 2280 du C. c.

(2) M. l'Avocat Gén. Costes, Limoges, 12 juillet 1937. S. 1937.2.179.

En ce sens MM. : M. PICARD, Rev. Gén. Ass. Terr. 1936-357.
P. ESMEIN, *op. cit.*, Gaz. Pal. 1937, ch. p. 3.
H. CAPITANT, note DP. 1936.1.81 et WALINE D.P. 1933.3.57.

(3) Il conviendrait également de noter l'hypothèse où, dans le cadre de la loi du 29 déc. 1934, facilitant l'acquisition à crédit des véhicules ou tracteurs automobiles, on aurait obtenu une nouvelle carte grise à l'aide de moyens frauduleux.

(4) M. H. Mazaud essaie de minimiser l'importance de cette constatation ; il ne s'agit là, dit-il, que d'une hypothèse d'école « supposant un concours extraordinaire de circonstances » (*op. cit.*, D.H. 1937-45 et Traité, t. 2, n° 1170), mais le seul fait qu'elle puisse se réaliser suffit à lui conserver sa valeur.

Il faut souligner que la responsabilité, en matière de garde est, non pas cumulative, mais alternative. Le Code Civil est formel en matière de responsabilité du fait des animaux, il vise « le propriétaire d'un animal *ou* celui qui s'en sert » et il faut étendre cette solution, d'après l'opinion dominante, à la responsabilité du fait des choses.

Plusieurs personnes, « à moins d'avoir exactement la même situation par rapport à la chose », comme des co-propriétaires ou des co-locataires, ne peuvent être considérées en même temps comme gardiens d'une même chose et responsables en vertu du même principe. (1)

Seule la notion de risque-profit pourrait faire admettre la pluralité de gardiens et une responsabilité cumulative (2) mais la jurisprudence s'est toujours refusée à la consacrer.

La responsabilité étant alternative, le volé peut, seul, être condamné en vertu de la présomption de l'art. 1384, § 1, mais a-t-il un recours contre le voleur, auteur de l'accident ?

---

(1) M. P. Esmein, *op. cit.*, G. P. 1937. Chr. p. 3. En ce sens MM. : Planiol, Ripert et Esmein : Traité de Droit Civ. t. VI, n° 613 ; R. Savatier, note D. 1937.1.7 (II) ; A. Besson, thèse, cit. p. 82 ; H. et L. Mazaud, *op. cit.*, t. II, n° 1164 ; H. Lalou, note D. 1922.1.107 ; R. Demogue : Traité des Obligations, T. V. (1925), n° 1128.

La présomption de responsabilité pèse avec la notion de garde juridique sur celui ayant un pouvoir juridique sur la chose ; or une seule personne a ce pouvoir.

D'ailleurs, la jurisprudence ne condamne jamais deux personnes comme gardiens, si elles ne se trouvent pas dans la même situation juridique.

(2) Demogue, *op. cit.*, t. V, n° 1131.

En cas de faute de ce dernier, l'affirmative est certaine : quiconque a causé un accident, par sa faute, devant tôt ou tard le réparer. Celle-ci est presque toujours établie, les décisions relevant, en général, une imprudence ou une maladresse du conducteur.

Mais, en serait-il de même en l'absence de faute ?

La présomption de responsabilité se comprend, dans les rapports entre le gardien et la victime, pour éviter à celle-ci des difficultés de preuve, mais n'est plus admissible entre le voleur et le volé. Le droit commun, fondé sur la faute, reprend alors son empire. (1)

Le volé a-t-il perdu tout droit de recours contre un voleur dont la faute n'est pas prouvée ? En stricte logique, on devrait l'admettre, si l'on se refusait à voir entre le fait délictueux du vol et l'accident, un rapport de cause à effet. Mais la jurisprudence accorde toujours en pareil cas, un recours au volé, estimant suffisamment établi ce lien de causalité. (2)

On peut conclure en disant que le volé a toujours un droit de recours contre le voleur mais qu'il s'agit d'un droit, le plus souvent théorique, en raison de l'anonymat ou de l'insolvabilité de ce dernier. Par contre, le voleur ne pourrait pas, s'il avait été considéré comme gardien, recourir contre le volé (3) pour en obtenir réparation ou l'appeler en garantie.

---

(1) C'est le domaine de l'article 1382 « tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ».

(2) Trib. Civ. Guingamp, 5.2.36; G.P. 1936.1.898.

(3) En cas de faute conjointe du volé et du voleur il pourrait y avoir responsabilité solidaire. Cf. *infra*, p. 99 s.

Un jugement rendu par le Tribunal Civil de Guingamp en apporte la confirmation. Une automobile conduite par un mineur avait tué un passant, et le mineur avait été condamné pour homicide involontaire. Poursuivi par la victime, il appelait en garantie le propriétaire de l'automobile dont il s'était emparé sans autorisation.

Le Tribunal, estimant avec raison, que « la présomption de responsabilité qui pèse sur le gardien de la chose dommageable, est établie dans l'intérêt de la victime, et ne peut être invoquée par l'auteur responsable de l'accident... pour (lui) permettre de s'exonérer pratiquement des conséquences de (sa) faute... en les faisant supporter par le gardien de la chose », le débouta de sa demande, par jugement en date du 5 Février 1936. (1)

Dans une hypothèse un peu différente, le Tribunal Civil de St-Palais (2) repoussait également les prétentions d'un voleur, qui réclamait au propriétaire, en se fondant sur l'article 1384[1], la réparation du préjudice par lui subi en raison de l'accident.

---

(1) Jugement cité.

(2) Trib. Civ. St Palais 29 juin 1938. S. 1938.2.172. Le Tribunal se borne à déclarer que la garde juridique est passée à la charge du voleur, sans même relever la faute qu'il avait commise.

SECTION IV

Cas d'exonération de la responsabilité du volé

Devant les résultats injustes que peut entraîner la notion de garde juridique, il semblerait logique d'y renoncer, mais certains auteurs et d'assez nombreuses décisions jurisprudentielles ont préféré chercher un palliatif.

La Cour de Cassation a posé, en principe, que la présomption établie à l'encontre du gardien pouvait être détruite par la preuve d'un cas fortuit, d'une force majeure ou d'une cause étrangère non imputable. Le vol, insuffisant à lui seul pour transférer la garde au voleur pourrait alors exonérer le propriétaire dont la faute présumée n'aurait été pour rien dans la réalisation du dommage.

Mais pour assimiler le vol à une cause étrangère, il faudrait établir, que sans l'acte fautif du voleur, le dommage ne se serait pas produit. A quel moment affirmer que cette faute est ainsi la seule cause du dommage ?

Malgré une certaine divergence dans la doctrine, (1) la jurisprudence décide de façon constante depuis

---

(1) Pour certains auteurs la cause étrangère doit être distincte de force majeure; Cf. notamment :
MM. H. LALOU : Traité « La Respons. Civ. Principes élémentaires pratiques, n° 589.
R. MOREL, note S. 1937.1.362.
G. MARTY, note S. 1937.2.220.

1931 (1) que le fait du tiers, en l'espèce, du voleur, doit nécessairement n'avoir pu être ni prévu, ni empêché dans ses conséquences, en un mot, revêtir les caractères du cas fortuit et de la force majeure (2) pour être exonératoire.

Le vol est-il un événement imprévisible et irrésistible ?

C'est seulement l'analyse des espèces jurisprudentielles qui permettra de dégager une solution : la ques-

---

M. PICARD, Rev. Gén. Ass. Terr. 1930.1138 et 1931.832.
R. ROGER, note D. 1937.1.41.

Cpr A. BESSON : « Cas fortuit et force majeure dans les accidents d'automobiles », Rev. Gén. Ass. Terr. 1931.271.

Contra : MM. J. FLOUR « Rapport de la resp. du fait d'autrui et de la Resp. du fait des choses ». Rev. Crit. Jurisp. 1935.393.
R. SAVATIER, note D. 1930.1.81 et D. 1934.1.42.
R. DEMOGUE, *op. cit.*, t. III, n° 251.
H. L. MAZEAUD, *op. cit.*, t. II, n° 1652.
COURTEAUD, « Notion de force majeure », thèse, p. 103.

(1) Notamment : Cass. Civ. 8 avril 1937, G. P. 1937.2.117 ; Cass. Req. 30 mai 1938 G. P. 1938.2.466.

(2) Que l'on ne peut empêcher : le gardien devant prouver qu'il a été dans l'impossibilité de remplir son obligation de garde, c'est-à-dire surveiller la chose et l'empêcher de nuire (ou pour certains, de la maintenir sous son contrôle), bien que les mesures nécessaires aient été prises. Cette impossibilité doit avoir été absolue, telle qu'elle eût constitué un obstacle insurmontable, pour toute autre personne placée dans les mêmes conditions.

Que l'on ne peut prévoir : le gardien devant démontrer, non seulement l'irrésistibilité mais encore l'imprévisibilité de l'événement.

On doit entendre par là, l'événement que l'on ne pouvait prévoir normalement, ce caractère s'appréciant également *in abstracto.*

tion de droit se transformant ici en une question de fait.

Si la conduite du volé apparaît dénuée de faute, du moins de toute faute en relation causale avec le vol, ce dernier sera bien exonératoire. Mais s'il est favorisé par une imprudence du gardien, il devient alors « la conséquence prévisible d'une négligence », et comme tel, il ne constitue plus une cause étrangère.

On envisagera ainsi successivement, l'hypothèse du vol simple et celle du vol qualifié.

§ 1er. — Vol simple

Si une automobile, abandonnée sur la voie publique, est volée, ce vol ne présente pas le caractère de la force majeure, la négligence du gardien étant évidente.

Sans doute, le stationnement sur la voie publique, en conformité avec les règlements administratifs, ne constitue pas une faute, mais la jurisprudence exige que l'on prenne encore certaines précautions afin de diminuer les chances de vol. (1)

Logiquement, le vol simple n'est pas imprévisible. Il se produit de plus en plus fréquemment et un automobiliste s'y expose, il le sait, en laissant sa voiture sans surveillance sur la voie publique.

On peut admettre qu'il n'est pas non plus irrésistible, et que de plus grandes précautions l'auraient empêché. Le voleur utilisant des procédés connus, il doit être toujours possible de les faire échouer — la violence et l'effraction étant écartés par hypothèse.

---

(1) Cf. *infra*, p. 84 s.

On a comparé ce vol simple à l'incendie, à la grève, et à la guerre qui, au regard de la jurisprudence, n'étant ni imprévisibles ni irrésistibles, ne sont pas des cas de force majeure. (1).

II. — De fait, les décisions jurisprudentielles semblent confirmer cette analogie. Dès 1925, un jugement du Tribunal Civil de la Seine (2) admettant la responsabilité du volé, déclarait « qu'on ne saurait voir dans « la soustraction frauduleuse, ni un cas fortuit, ni un « cas de force majeure, de nature à détruire la pré- « somption de faute de l'article 1384[1] contre le gar- « dien, puisque ce fait est la conséquence prévisible « d'une négligence. »

Mais ce jugement avait le tort de proposer une solution beaucoup trop radicale, en refusant d'admettre que le vol pût jamais être exonératoire.

La Cour d'Alger, 5 ans plus tard, rendait un arrêt beaucoup plus souple, en spécifiant que « le vol ainsi commis » — voiture abandonnée devant un magasin — ne saurait être assimilé à la force majeure » (3), ce qui impliquait que, dans certains cas, l'assimilation était possible.

Un Tribunal de Paix de Paris, le 16 Novembre 1934, décidait également que « le vol d'une voiture

---

(1) MM. Josserand : « Le gardien de l'automobile, le voleur et la victime d'un accident », DH. 1937 Chr. p. 37.
P. Durand, note S. 1937.2.97.
R. Demogue, *op. cit.* t. V, n° 1129.
H. Capitant, note D. 1936.1.81.
H. Lalou, *op. cit.*, n° 108, p. 81, Cpr. n° 589.

(2) Trib. Civ. Seine, 25 mars 1925, Gaz. Trib. 1925.728.

(3) Alger 19.2.1930 G. P. 1931.2.780.

sur la voie publique n'était pas un fait « imprévisible ». (1)

La Cour de Cassation (2) enfin déclarait, que « le vol d'une voiture automobile abandonnée sur la voie publique, ne saurait, à défaut d'autres circonstances, constituer un cas fortuit ou de force majeure... ». Elle confirmait ainsi la jurisprudence de la Cour d'Alger, en constant que le vol ne constituait pas, à lui seul, un cas de force majeure, mais qu'il pouvait le devenir.

Conformément à cet arrêt, la Cour de Paris, déci dait, le 8 Juillet 1936 (3) que le vol ordinaire ne pouvait constituer une cause étrangère, non imputable, « étant le résultat d'une négligence, c'est-à-dire d'une « faute aquilienne au sens de l'art. 1382, s'il est en « quelque sorte provoqué par l'abandon momentané « sans surveillance ni précaution, de la voiture sur la « voie publique ».

Bien que le Tribunal de Caen (4) soit d'un avis opposé, on peut donc admettre que le vol simple n'est jamais imprévisible étant toujours le résultat d'une négligence.

Le deviendrait-il si l'automobiliste avait pris toutes les précautions nécessaires avant de quitter sa voiture ?

S'il en avait fermé les portières à clé, s'il avait coupé le contact ou enlevé une pièce indispensable ?

---

(1) Trib. Px. Paris, 16 nov. 1934. G.P. 1935.1.465.

(2) Arrêt cité.

(3) Paris, 8 juillet 1936. Arrêt cité.

(4) Trib. Civ. Caen, 3 fév. 1936, G.P. 1936.1.36. « Il n'y a pas faute à abandonner sa voiture sur la voie publique et la présomption de faute de 1384¹ est ainsi détruite... le vol étant une cause étrangère et fortuite non imputable ».

Une motocyclette ayant été soustraite par un tiers qui voulait l'essayer avant de l'acheter, la Cour de Grenoble a maintenu, dans son arrêt du 5 Février 1936 (1), la responsabilité du propriétaire « qui devait prendre les précautons nécessaires pour qu'elle fût à l'abri de toute soustraction ; ne les ayant pas prévues, il ne saurait se dégager de la présomption de l'article 1384 ; n'ayant pu démontrer qu'il avait perdu la garde de sa motocyclette à raison d'un cas fortuit ou de force majeure ».

La Cour admet donc qu'il aurait été exonéré s'il avait pris les mesures de précaution indispensables. (2)

En décidant que la soustraction frauduleuse ne saurait être considérée « à défaut d'autres circonstances » comme un cas de force majeure, la Cour de Cassation a-t-elle entendu englober dans ces dernières le fait que toutes les précautions avaient été prises ?

---

(1) Grenoble, 5 fév. 1936. G.P. 1936.1.735.

(2) Le Conseil d'Etat avait également consacré, le 6 mai 1932, la Responsabilité du volé, en considérant que celui-ci n'établissait pas avoir pris « toutes les précautions nécessaires pour que sa voiture se trouvât normalement à l'abri d'un vol, ni par suite qu'il en avait été dépossédé dans des circonstances pouvant être assimilées à un cas de force majeure ». Il affirmait nettement par là que le vol d'une voiture sur la voie publique constituait un cas de force majeure si les précautions suffisantes avaient été prises. Mais le Conseil d'Etat, juridiction administrative n'était pas lié, en cette matière, comme l'était la juridiction civile, aucun texte analogue à l'art. 1384 ne s'imposant à elle, a pu statuer en équité. S'étant fondée uniquement sur la faute et non sur la garde, elle ne peut, par suite, rentrer dans le cadre des décisions envisagées en ce chapitre.

(C. E. 6 mai 1932. D. 1933.3.57).

Non, répond M. Capitant (1), la Cour Suprême n'a voulu désigner que des circonstances véritablement exceptionnelles. Cependant si l'on entend par imprévisibilité le fait que l'on ne pouvait « normalement » prévoir un événement, il est vraisemblable de penser que le vol ne se serait pas produit si l'on avait pris les précautions indispensables (2).

Tel est l'avis du Tribunal Civil de Tours (3), qui, reprenant les termes exacts employés par la Cour Suprême, précise sa pensée en ajoutant que « le propriétaire continue à avoir légalement la garde de l'automobile volée... à défaut par lui d'avoir pris toutes les précautions nécessaires pour rendre la voiture inutilisable ».

La Cour de Paris, à son tour, tout en admettant que, seul, le vol accompagné de circonstances aggravantes est libératoire, semble considérer comme tel, le vol commis, les précautions ayant été prises (4).

La Cour de Dijon, atténuant également ce que pouvait avoir de trop rigoureux l'arrêt de la Cour de Cassation, remarque que le fait d'avoir pris « toutes les précautions normales en usage dans la vie habituelle » et de n'être, par suite, nullement en faute, prouve que le volé n'a pu, juridiquement, conserver

---

(1) M. Capitant, note D.P. 1936.1.81 ; Cf. M. Josserand, *op. cit.* DH. 1936.37 chron., p. 3.

(2) MM. Mazeaud, *op. cit.*, t. II, nos 1576.1597.1605.

(3) Trib. Civ. Tours, 6 mai 1936. DH. 1936.408, en ce sens Rennes, 21 mars 1936, arrêt cité.

(4) Paris 8 juillet 1936 : « Il y a vol simple quand, comme, dans l'espèce, le volé n'a pas supprimé le contact, fermé le robinet, etc... » D.P. 1936.2.76.

une garde, à lui enlevée, en des circonstances équivalant à un cas de force majeure » (1).

Une partie de la Doctrine et la Jurisprudence admet donc que le gardien, en prenant les précautions indispensables, ne commet aucune faute de négligence, empêchant l'assimilation du vol à la force majeure.

§ 2. — **Vol avec circonstances aggravantes**

Si le vol simple ne peut constituer un cas de force majeure, si certains auteurs refusent cette assimilation même lorsqu'on a pris les précautions normales pour éviter le délit, la majorité de la doctrine et de la jurisprudence reconnaît qu'il constitue bien, accompagné de certaines circonstances aggravantes, une cause d'exonération (2).

La Chambre Civile, dans son arrêt du 3 Mars 1936, a certainement entendu réserver au gardien la possibilité de se dégager de la présomption de responsabilité, On peut hésiter à croire qu'elle ait voulu envisager l'hypothèse où les précautions normales avaient été prises, mais il est certain qu'elle a bien visé le vol avec circonstances aggravantes.

---

(1) Dijon 20 nov. 1936, GP. 1937.1.137.

En ce sens Trib. Civ. Seine 23 mars 1937. Rev. Gén. Ass. Terr. 1937.775.

Riom, 11 déc. 1936. G. P. 1937.1.328.

(2) MM. Planiol, Ripert et Esmein : Traité de Droit Civ. Franç., t. VI, n° 383.

Josserand et Capitant, *op. cit.* et *loc. cit.*

Paris 8 juillet 1936, arrêt cité. « Le vol d'automobile, s'il est accompagné de circonstances aggravantes, peut, bien que prévisible, être assimilé à un cas de force majeure ».

On entendra, par là, d'une façon générale, tous les vols réalisés avec effraction, à main armée ou à l'aide de violences. Si une voiture était volée, par effraction, alors qu'elle avait été placée dans un garage (1), il y aurait certainement force majeure.

La jurisprudence la plus récente se montre d'ailleurs assez large dans l'appréciation de ce caractère exonératoire.

L'arrêt Simonet, rendu par la Cour de Paris le 30 Juin 1936 (2), confirmé par un arrêt de la Chambre des Requêtes en date du 8 Novembre 1938 (3), envisage le cas d'une voiture soustraite dans une cour de ferme. Il considère qu'un tel vol peut être assimilé à un cas fortuit ou de force majeure, ayant eu lieu « sans qu'aucune imprudence ou négligence puisse être « repro- « chée à Simonet (le propriétaire)... le dommage pro- « venant d'un fait qu'il n'a pu ni prévoir ni empê- « cher ».

On constate, dans ces deux arrêts, une tendance certaine à atténuer la solution trop rigoureuse adoptée par la Chambre Civile. Il fallait en effet prouver, d'après les principaux interprètes de l'arrêt du 3 Mars 1936, au moins l'effraction. En l'espèce, bien qu'une telle preuve n'ait pas été rapportée — l'arrêt ne dit pas si la cour était fermée ni si « l'emprunteur » s'y était introduit à l'aide de fausses clefs ou d'effraction — la Chambre des Requêtes a admis la force majeure.

---

(1) Il s'agit d'un garage privé, si la voiture se trouvait dans un garage public, ce serait le garagiste qui en aurait la garde.

(2) Paris 30 juin 1936, D. 1936.2.76, note H.C.

(3) Cass. Req. 8 nov. 1938. G. P. 1938.2.876.

Elle déclare seulement que le vol a eu lieu « à l'insu » du propriétaire et sans imprudence de sa part.

On peut donc conclure : si le volé apporte la preuve qu'il n'a commis aucune négligence, il sera exonéré, le vol constituant un cas de force majeure. Au cas contraire, il sera toujours considéré comme gardien responsable (1).

Tel est, semble-t-il, l'avis de la Chambre des Requêtes et d'une jurisprudence abondante.

Comme il s'agit de renverser une présomption, c'est au volé qu'il appartient de démontrer qu'il n'était pas en faute, et que le vol était, par suite (2) impossible. Mais toute preuve des mesures prises pouvant disparaître si la voiture est détériorée, et l'absence de témoignages étant fréquente, cette possibilité d'exonération est assez illusoire.

Section V

Appréciation critique

Assimiler le vol à un cas de force majeure exonératoire, permet d'éviter certaines conséquences regrettables, entraînées par la responsabilité du volé, mais constitue un moyen de protection insuffisant.

---

(1) MM. Perraud-Charmentier : « Vols d'automobile et responsabilité du volé ». Sem. Jur. 1936.865.

Note H.C. sous Paris 8 juillet 1936. Arrêt cité.

Frezel, *op. cit.*, p. 95-96. Demogue, *op.* et *loc. cit.*

Grenoble 5.2.1936. G.P. 1936.1.375, contra : Trib. Civ. Epinal, 9 avril 1936. G.P. 1936.2.415.

(2) Mais c'est revenir à la preuve de l'absence de faute, or celle-ci n'est-elle pas équivalente à la preuve du cas fortuit ou de la force majeure ?

La preuve de l'imprévisibilité et de l'irrésistibilité incombant au volé, il lui sera très difficile, sinon impossible, de la fournir. Pratiquement, il supportera, le plus souvent, la charge du dommage. Aussi, devant pareil résultat, certains auteurs ont-ils voulu, tout en conservant l'idée de garde juridique, exonérer complètement le volé, la garde juridique ayant rejoint, par suite du vol, la garde matérielle sur la tête du voleur.

Mais cette théorie enlève toute valeur à la garde juridique (1) et c'est cette notion elle-même qu'il convient de rejeter.

I. — La garde juridique serait, par le fait du vol, transmise au voleur. Ce transfert (2) résulterait du fait que la garde est considérée comme un attribut de la possession.

Si le voleur, possesseur de mauvaise foi, ne pouvait jamais avoir de droit sur la chose volée, cela reviendrait à dénier toute valeur juridique à la possession, à la considérer comme « un pur fait ».

---

(1) M. R. SAVATIER, *op. cit.*, Traité nos 434 s.

(2) Il pourrait aussi résulter d'une analyse différente de l'intention des parties. Déléguer ou conserver la garde dépendrait « d'une manifestation expresse ou tacite de la volonté ».

Son rôle a été mis en lumière par de nombreux auteurs, notamment M. P. DURAND, note S. 1937.2.97.

R. SAVATIER, D. 1931.1.49; RIVIÈRE, « Accidents de la route... », Sem. Jur. 1934.1081.

La Cour de Paris semble l'affirmer en disant, le 8 juillet 1936 (arrêt cité) qu'il résultait des circonstances que l'automobiliste avait clairement manifesté sa volonté de maintenir la chose sous sa garde juridique, même dans l'hypothèse de vol.

Mais on voit mal comment le volé se serait réservé tacitement la garde de sa voiture en s'exposant aux consé-

M. Capitant (1) a souligné cette conséquence. « Il est, dit-il, contraire aux principes du droit, de soutenir que le voleur n'a pas la garde de la chose qu'il possède, et ne peut l'avoir que de la volonté du gardien car... on ne peut nier que la possession soit un titre juridique qui transfère des droits même au possesseur de mauvaise foi (2). »

L'obligation de garde constituant une des conséquences juridiques de la possession (3), le possesseur de mauvaise foi doit avoir la garde matérielle et la garde juridique de la chose volée (4).

Le Tribunal Civil de la Seine qui avait déjà semblé admettre cette idée dans son jugement du 21 février

---

quences dommageables qui peuvent en découler. Une telle responsabilité ne pourrait lui être imposée qu'à titre de sanction, en cas de faute. Il faudrait alors établir un lien de causalité entre celle-ci et l'accident On ne se trouverait plus sur le terrain de la garde.

(M. Dallant, *op.* et *loc. cit.*).

(1) M. Capitant, *op.* et *loc. cit.*

(2) M. H. Mazaud déclare au contraire : « le voleur n'a aucun droit sur la chose, sans doute est-elle (la possession) une situation qui produit des effets juridiques mais elle n'en est pas moins un pur fait », *op. cit.* DH. 1937.45.

(3) Sans doute garde et possession ne se confondent-elles pas, mais on peut poser en principe que tout possesseur, même de mauvaise foi doit être considéré comme gardien.

(4) MM. Pirson et Villé. « Traité de la Responsabilité Civile extracontractuelle », t. II, n° 139, reconnaissent la distinction entre garde matérielle et juridique mais cette dernière s'exprime pour eux en un *pouvoir* et non en un *droit* de direction. Il ne s'agit plus alors de la garde juridique telle que l'entendent les juristes français.

1937 (1), décida en ce sens le 23 mars 1937 (2) : « Il « n'est pas interdit au juge de considérer la garde, « non comme un attribut de la propriété de la chose, « mais de sa possession... le possesseur a donc la « garde juridique... logiquement la garde apparaît « comme inséparable de la possession médiate ou im- « médiate, c'est pourquoi, en cas de soustraction, « cette possession cesse en l'absence d'un de ses élé- « ments constitutifs, la détention... la garde juridique « ne survit pas à la dépossession ».

La Cour de Limoges rendit un arrêt analogue le 12 juillet 1937 (3) : « le propriétaire d'une chose qui « s'en sert lui-même est, en même temps, gardien « matériel et juridique ; s'il confie volontairement la « chose à autrui, il en reste gardien juridique, n'en « déléguant que la détention, mais il n'en est pas « ainsi quand le propriétaire est dépossédé contre son « gré, la maîtrise intégrale et effective de la chose est « passée aux mains du tiers. Ce dernier a alors sur sa « tête la garde matérielle et la garde juridique ; il est « donc seul responsable des dommages causés par sa « chose ». L'arrêt invoque ensuite, avec raison, les conséquences regrettables entraînées par la responsabilité du volé.

Mais, admettre l'idée d'une garde juridique, attribut de la possession, transmissible sans *negotium juris*,

---

(2) Trib. Civ. Seine, 21 fév. 1937, G.P. 1937.1.500.

(2) Trib. Civ. Seine, 25 mars 1937. Rev. Gén. Ass. Terr. 1937.774. Note de M. M. Picard. En ce sens Trib. Civ. Versailles 13 avril 1937. Rev. Gén. Ass. Terr. 1937.778.

(3) Limoges 12 juillet 1937. Arrêt cité.

revient, remarque justement la Cour de Besançon (1), à lui enlever toute valeur.

Aussi est-il préférable de s'attaquer à la base même de cette notion.

II. — A) C'est en s'appuyant sur un prétendu divorce entre la détention et la responsabilité, que l'on a opposé : garde juridique et garde matérielle. L'origine de cette distinction se trouve dans la responsabilité des commettants où le préposé détient une chose sans en être responsable, à moins de faute prouvée.

Mais l'idée d'indépendance permet d'expliquer cette situation (2). Le préposé n'est pas gardien, n'ayant pas une « maîtrise libre et indépendante de la chose ». « On ne peut parler d'autorité quand le « pouvoir est subordonné » (3).

Cette explication s'applique également à l'ensemble des décisions qui semblent opposer garde juridique et garde matérielle. C'est ainsi, en matière de prêt, que les arrêts, condamnant le prêteur, relèvent en général que la voiture a été confiée pour un usage ou pour un parcours déterminé (4).

Qu'est-ce à dire, sinon que la détention n'étant pas indépendante, le conducteur est considéré comme préposé du propriétaire.

---

(1) Besançon, 25 fév. 1937, arrêt cité.

(2) Il eut été plus simple de considérer le préposé comme gardien, mais la jurisprudence a formellement rejeté cette théorie, dite du fondement indirect.

(3) MM. P. Durand, note S. 1937.2.98; Planiol, Ripert et Esmein, *op. cit.*, t. VI, n° 644.

(4) M. P. Esmein, *op.* et *loc. cit.* Cf. Angers 20 nov. 1935, G.P. 1936.1.139; Agen 4 mai 1936, G.P. 1936.2.414.

En outre, le terme de garde, envisagé en lui-même, évoque bien, d'après le sens courant, l'idée de pouvoir de fait, « suppose que l'on a la chose sous sa garde effective, et qu'on doit la surveiller pour l'empêcher de causer un dommage » (1).

L'art 1385 l'emploie d'ailleurs en ce sens. Il oppose l'hypothèse où un propriétaire est responsable, conservant la garde matérielle de l'animal, à celle où il le demeure, bien que l'ayant perdue. En raison de l'origine commune des art. 1384 et 1385 il serait bien étonnant de vouloir donner au terme de garde, une signification différente dans chacun d'eux. Sans doute, les partisans de la garde juridique s'appuient-ils sur cette identité d'origine pour déclarer que le mot garde est pris dans un sens différent dans l'art. 1384 ; mais ils se fondent uniquement sur des travaux préparatoires, dont il est difficile, aujourd'hui, de tenir compte.

Le législateur, en parlant de choses que l'on a « sous » sa garde, semble d'ailleurs viser un pouvoir de fait, sinon il aurait parlé de choses « dont » on avait la garde (2).

Enfin l'art. 1385, en maintenant la présomption au cas où l'animal s'est égaré, semble bien édicter une exception à une règle générale établie par l'article 1384 (3).

---

(1) M. H. Capitant, note D. 1936.1.81 en ce sens Besançon 25 fév. 1937, arrêt cité.

(2) M. L. Le Roux : « Du dommage causé par une automobile volée », Chr. G.P. 30 avril 1938.

(3) C'est un des principaux arguments de la Cour de Besançon, *infra*, p. 82.

B) Dans l'hypothèse du vol, la notion de garde juridique ne peut davantage se concevoir.

Les partisans de la responsabilité du volé déclarent que, d'après l'art. 1385, elle ne serait pas transmise à un tiers qui s'emparerait d'un animal volé. Elle continuerait à appartenir au précédent gardien, et il en serait de même en matière de vol d'automobile. Mais cet argument de texte se réduit à « une simple affirmation » (1). On pourrait aussi bien dire que le législateur, en prévoyant le cas de perte d'un animal, et non celui de vol, a voulu « implicitement écarter cette hypothèse des cas où la responsabilité subsiste à la charge du propriétaire de l'animal qui n'en a plus la garde matérielle » (2).

L'argument d'analogie tiré de l'art. 1385 peut ainsi se retourner contre ses défenseurs.

Exiger un acte juridique pour transférer l'obligation de garde est également critiquable, et c'est méconnaître le fait que de la maintenir à la charge du volé.

Le voleur, en effet, use de la voiture pour son compte et a, sinon le droit, du moins la possibilité de se conduire comme un véritable propriétaire (3).

---

(1) M. CAPITANT, *op.* et *loc. cit.*

(2) Besançon 23 fév. 1937, arrêt cité.

(3) M. H. MAZEAUD, *op. cit.* D.H. 1937.45 : cela ne ruinerait pas la notion de garde juridique mais conduirait à l'exonération du volé.

R. SAVATIER, *op. cit.* Traité, n° 4340. « Le transfert de jouissance s'il est de fait à son origine est de droit quant à la manière dont se comporte le détenteur... »

La situation doit alors s'apprécier pour la victime, non d'après le pouvoir de droit, mais d'après son apparence, d'après la situation de fait (1).

En matière de responsabilité du fait d'autrui, la jurisprudence exige la preuve d'un lien de subordination entre le commettant et le préposé, mais la réalité de cette subordination suffit (2). Pourquoi ne pas étendre cette solution à notre sujet ? Le voleur ayant, en fait, la possibilité de se servir librement de l'automobile, doit en être considéré comme le gardien (2), au moins dans ses rapports avec la victime.

Il convient donc de condamner l'exigence d'un *negotium juris*.

On en conclura que le voleur, malgré l'origine frauduleuse de son pouvoir, a la garde de l'automobile volée. Garder une chose, étant une charge et non un bénéfice, on ne saurait l'en dispenser.

---

(1) La jurisprudence emploie de plus en plus cette théorie : concubinage, domicile, mandat, succession et même abus de fonction.

(2) « Fût-elle même basée sur un contrat nul » et MM. H. et L. MAZEAUD, *op. cit.*, t. II, n° 876 : « Dès qu'une personne tire d'une situation de droit ou *de fait* le pouvoir de donner des ordres à un autre, elle a la qualité de commettant ». La jurisprudence est constante en ce sens. En ce sens R. SAVATIER, *op.* et *loc. cit.*

(3) On peut encore observer que les règles du dépôt renforcent cette solution ; le dépositaire qui reçoit la chose d'un voleur en acquiert seulement la garde matérielle, le contrat de dépôt n'est cependant pas nul, et la garde lui est maintenue. Comme il ne peut la tenir que du voleur, le propriétaire l'avait forcément perdue après le vol. (M. LE ROUX, *op. cit.*, G.P. 30 nov. 1938).

Ne pas admettre la notion « essentiellement artificielle » de la garde juridique, conduit à adopter la thèse adverse, celle de garde matérielle, pouvoir de fait fondé sur une présomption de faute.

DEUXIÈME PARTIE

Responsabilité civile en cas de vol d'automobile et de faute prouvée

Nous retrouvons ici encore l'idée de risque, mais entendue de façon étroite et limitée par celle de profit. Un profit actuel pouvant seul servir à déterminer le gardien, le risque n'est supporté que si la chose est conservée par celui-ci. Si elle vient à être volée, le profit disparaît et le voleur est l'unique responsable.

Dès lors, pour atteindre le volé, subsiste la seule présomption de faute — ou de responsabilité — attachée à l'idée de garde. On détermine le gardien — la notion de garde juridique étant écartée — en employant un critérium purement matériel, s'analysant en un pouvoir de fait. Mais cette garde matérielle conduit à l'exonération du volé qui, par le fait du vol a perdu toute emprise sur sa chose.

Le droit commun reprend alors son empire et, selon les partisans de la tendance restrictive, seul un raisonnement fondé sur la faute pourrait parvenir à engager

la responsabilité du volé. Cette faute, une fois prouvée, il faudra la rattacher à l'accident survenu à la victime. Mais s'il est aisé de relever une telle faute, il semble beaucoup moins facile d'établir un lien de causalité entre son existence et la survenance de l'accident.

CHAPITRE I^er

La Détermination du Gardien et la Notion de Risque-Profit

L'idée de risque à la base de la responsabilité, peut revêtir plusieurs formes ; il peut s'agir d'un risque non plus conçu de façon large, mais étroite. L'idée de profit étant venue limiter, en la précisant, la notion de risque créé (1).

Le profit économique permettra de déterminer le responsable et, « de même que le gardien d'un animal, le gardien d'une automobile sera celui qui s'en sert, donc, qui en profite » (2).

(1) « La notion de garde se relierait ainsi à cette idée de justice que, se servir d'une chose dans son intérêt et à son profit, c'est en essence la surveillance, d'abord, et les risques, ensuite. »

MM. R. SALEILLES, note D. 97.1.435.

R. DEMOGUE, *op. cit.* t. V, n° 1123 s.

R. SAVATIER, note D. 1931.1.49 et « Règles générales de la Responsabilité Civile ». Rev. Crit. Lég. et jurisp. 1934.408.

(2) M. R. SAVATIER, note D. 1937.1.45.

On complètera ce critérium en exigeant qu'il en jouisse personnellement, en toute indépendance, et d'une façon actuelle. Il s'agit ici, évidemment, d'une garde matérielle, le gardien tirant un profit actuel d'une chose dont il a la maîtrise effective.

Cette théorie est cependant difficilement admissible. On est responsable, bien plus pour avoir manqué au devoir de veiller sur une chose, que pour en avoir retiré un profit. Admettre le contraire risquerait de supprimer tout fondement moral à la responsabilité. Aussi, la jurisprudence, tout en subissant l'influence de cette doctrine, ne l'a-t-elle jamais adoptée (1).

D'autre part, le critérium proposé apparaît insuffisant. On peut se servir d'une chose sans en retirer profit, et vice-versa. L'exemple du propriétaire qui loge un animal dans une auberge où un vétérinaire vient le soigner, est classique. En pareil cas, trois personnes tirent profit de l'animal. Comment déterminer le gardien, les responsabilités édictées par les articles 1384 et 1385 n'étant, d'après l'opinion dominante, jamais cumulatives (2).

En admettant toutefois que l'on adopte cette thèse, le risque continuera-t-il à peser sur le volé ?

Il est légitime de faire supporter les risques à qui retire un profit de la chose, mais il est bien certain qu'en cas de vol, et pendant le temps de la dépossession, non seulement le volé n'en tire aucun profit, mais encore, risque de perdre son bien définitivement. Aussi, est-il impossible d'admettre que « le vol d'une chose

---

(1) Sinon la présomption de 1384 serait irréfragable.
(2) Cf. *supra*, p. 46.

qui vous appartient, soit un événement dont on profite ».

Sans doute, le volé exercerait-il toujours ses droits sur la chose, si elle venait à être retrouvée, et cet espoir de profit légitimerait, selon certain, sa qualité de gardien. Mais le voleur, retirant seul de la chose un profit actuel, doit être le seul à en avoir la garde. Il est donc gardien de la voiture; soit que l'on conclue avec M. Dallant (1) que « les avantages de la chose passent à « l'agent qui l'utilise dans des conditions « illicites et qui, par suite, mérite à tous égards de « subir un risque, comme contre-partie de son injuste « profit ». Soit qu'on adopte la formule proposée par M. Savatier : « le voleur entendant se comporter « comme un propriétaire, assume les risques de la « chose, dont, par ailleurs il profite seul » (2).

La première décision rendue sur cette question, émane du Tribunal de Paix du 16e arrondissement de Paris (3) et exonère le propriétaire. En cas de vol, « le

---

(1) M. Dallant, Concl. G.P. 1936.2.551.

(2) M. R. Savatier, D.P. 1931.1.49 et Traité de la Responsabilité Civile nos 4340 : « Le transfert de jouissance... suffit à lui imposer le risque de la chose qui n'aurait plus de raison d'être si on le séparait des profits attachés à l'attribut de propriétaire ».

En ce sens :

MM. Lalou, *op. cit.*, n° 1231.

Dallant, note D. 1929.2.95.

Ripert, note D. 1927.1.99.

Planiol, Ripert, Esmein, *op. cit.* Traité, t. VI, n° 663.

Waline, note D. 1933.3.57.

(3) Trib. Paix. Paris 7 fév. 1936 G.P. 1936.1.735.

Le Trib. Civ. de Clermont-Ferrand décide implicitement le contraire le 29 juillet 1936 (D.H. 1936.582) dans l'hypo-

« risque mécanique passé entre les mains de celui qui « conduisait — le voleur — et le risque que ce dernier « a volontairement pris en charge, le rend automati- « quement responsable » (1).

La Cour de Besançon, dans un arrêt rendu en audience solennelle, le 23 Février 1937 (2), sur renvoi, après cassation, de l'affaire Franck, souligne également, selon la formule même de M. Savatier, que la garde est passée au voleur.

---

thèse d'un transport à titre gratuit. « La présomption de responsabilité édictée contre le gardien d'une chose inanimée soumise à la nécessité d'une garde en raison des *risques* qu'elle fait courir à autrui, ne saurait être invoquée par... »

(1) « sans qu'il soit besoin de rapporter contre lui une preuve quelconque de faute ou de négligence ».

(2) Besançon 23 fév. 1937 G.P. 1937.1.500.

CHAPITRE II

La Détermination du Gardien et la Notion de Garde Matérielle Responsabilité en cas de Faute prouvée

L'idée de risque ne permettant pas d'atteindre le voleur d'une façon satisfaisante, est-il possible d'y parvenir en recourant à l'idée de garde matérielle ?

La notion de garde, traduit alors le devoir effectif de surveillance incombant au gardien. Chargé d'éviter que la chose ne cause un dommage, sa faute est présumée, si celui-ci vient à se réaliser (1). La survenance d'un accident témoigne, en général, d'une surveillance défectueuse.

(1) M. PLANIOL, D. 1907.2.17 cité par M. DALLANT, note D. 1929.1.97 : « Est-ce dans la garde ou dans la direction que se trouve le fondement de la responsabilité ? Celle-ci devient alors une question d'habileté ou de surveillance, c'est-à-dire une question de faute ».

Mais cette responsabilité pèse seulement sur la personne qui a sur la chose une emprise directe (1). Aussi, le gardien matériel est-il seul présumé responsable (2), étant le seul à pouvoir prendre les précautions nécessaires pour éviter que la chose ne nuise (3).

Le volé, n'ayant plus aucun pouvoir de fait sur sa chose, n'en a donc plus la garde.

La responsabilité ne pouvant être admise en se fondant sur l'idée de garde, il convient de revenir au droit commun et d'envisager si la faute prouvée ne pourrait lui servir de base, le vol étant le résultat d'une négligence (4).

---

(1) Il faut entendre par emprise directe ou pouvoir de fait, sur une chose, non la nécessité de l'avoir dans sa main tel un chien conduit en laisse, « mais celle de la tenir dans son rayon d'action afin de pouvoir agir sur elle en cas de besoin » tel un chien se promenant près de son maître ».

(M. H. MAZEAUD, *op. cit.* D.H. 1937.45).

(2) A moins d'être un détenteur non indépendant, par exemple un préposé.

(3) L'accident doit donc s'être produit par le fait de son activité (sauf exception concernant les cas de responsabilité pour autrui limitativement énumérés par 1384) ou, ce qui revient au même, que la preuve d'une cause étrangère ne puisse être fournie.

(4) On trouve un argument d'analogie dans le fait que la jurisprudence a déjà abandonné, dans l'hypothèse du transport bénévole, la présomption de responsabilité pour se fonder uniquement sur la faute. Elle y est parvenue en invoquant un argument d'ordre moral, estimant qu'il était contraire à l'équité d'obliger l'automobiliste en l'absence de toute faute de sa part, à verser des dommages et intérêts à un tiers qu'il avait laissé par pure complaisance monter dans sa voiture.

Une telle responsabilité, application normale du principe selon lequel on doit subir les conséquences dommageables de sa faute, serait plus équitable, et permettrait de proportionner la peine à la gravité de la négligence, mais il faudrait prouver, en outre,, l'existence d'un lien de causalité avec le dommage. Preuve extrêmement difficile à apporter, le fait d'un tiers, en l'espèce, du voleur, s'étant interposé entre cette faute et l'accident. Le volé s'exonérera donc assez facilement en prouvant qu'il n'est pas en faute ou que celle-ci n'est pas la cause du dommage.

Section I

Garde Matérielle

Si l'on admet la notion de garde matérielle — celle-ci se dégage du refus de la notion de garde juridique — on peut envisager deux hypothèses en cas d'accident causé par une automobile volée — ou bien la faute du voleur, cause de l'accident est démontrée, il est alors inutile d'invoquer contre lui la présomption de faute; — ou bien elle ne l'est pas, et la présomption doit jouer contre lui, qui a seul l'automobile en son pouvoir (1).

Dans ces deux cas, le volé ne peut être présumé en faute. Il lui serait facile, en effet, de répondre que le

---

(1) Cf. M. R. Dallant, note D. 1929.2.97.

fait du vol l'avait mis dans l'impossibilité de surveiller sa chose et de l'empêcher de nuire (1).

La responsabilité fondée sur la garde, ne repose donc jamais sur le volé (2).

On pourrait invoquer, à l'appui de cette assertion, l'exemple des législations étrangères (3).

---

(1) Formule que l'on trouve dans presque toutes les décisions jurisprudentielles en ce sens.

(2) En examinant uniquement la notion de garde d'après la jurisprudence civile, M. WALINE déclare en ce sens (note D.P. 1933.3.57 sous C.E. 6 mai 1932) « on est logiquement amené à la faire reposer sur celui qui a effectivement la direction de la chose et dans ce cas le propriétaire de la voiture volée ne peut plus être considéré comme son gardien lors de l'accident puisqu'à ce moment, ce n'est plus lui qui conduit, ni donne des instructions au conducteur, qui n'est à aucun degré sous sa dépendance ».

(3) Nombre de celles-ci font, en effet, reposer la responsabilité sur le détenteur, le voleur pouvant être considéré comme tel. (Cf. M. GORPHE « la Responsabilité du fait des automobiles en droit comparé... » Rev. Crit. législ. 1925.150 s.). La loi allemande du 3 mai 1909 (art. 7 par. 3) notamment, rend responsable aux lieu et place du détenteur, celui qui se sert du véhicule, à l'insu et sans le consentement de son détenteur « à moins de faute relevée à son encontre ». L'art. 77 par. 5 de la loi Fédérale Suisse du 15 mars 1932, déclare également « civilement responsable, aux lieu et place du détenteur, le tiers non autorisé qui a fait usage du véhicule sans la faute du détenteur ». (Texte dans Rev. Gén. Ass. Terr. 1932.630).

Il en est de même du Code Polonais des Obligations (art. 153, par. 2)... si le propriétaire a été privé de la faculté d'en disposer (de la voiture) par le fait d'un tiers, celui qui avait le pouvoir de disposer de l'engin, est, aux lieu et place du propriétaire, responsable du dommage causé ». On peut citer encore en ce sens, les lois finlandaises et suédoises, et, pour mémoire, les lois autrichiennes et tchécoslovaques, qui font disparaître en cas de vol, la responsabilité spéciale imposée aux automobilistes.

De nombreuses décisions de jurisprudence sont également dans ce sens.

La Cour de Paris, la première, a eu à statuer sur les faits suivants : un voyageur, installé dans une voiture de place, avait été blessé dans une collision survenue avec une autre voiture. Celle-ci appartenait à une compagnie de transports et avait été volée par suite d'une négligence d'un de ses préposés.

L'accident s'étant produit par suite d'une faute du voleur et, celui-ci n'étant pas le préposé de la Compagnie de transports, la Cour, adoptant l'idée de garde de fait, débouta la victime de son action en réparation, et déclara dans son arrêt du 5 décembre 1925 (1) : « l'imprudence de celui qui conduisait la voiture doit faire écarter la présomption de responsabilité de celui qui avait cette voiture sous sa garde ».

De nombreuses décisions sont venues affermir cette thèse.

Le Tribunal de Vaucluse décide, le 30 mars 1927 (2), que « le propriétaire qui a abandonné sa voiture sur « la voie publique, ne peut être rendu responsable de « l'accident survenu par la faute des individus qui « l'ont volée... en vertu de l'art. 1384, car il a, par « le vol, perdu la garde de sa voiture ».

La Cour de Nîmes, un an plus tard, le 19 mars 1928 (3) déclarait, dans la même hypothèse, que « la

---

(1) Paris 5 déc. 1925. D. 1929.2.97, note Dallant. S. 1926. 2.30.

(2) Trib. Civ. Vaucluse, 30 mars 1927, Sem. Jur. 1927.200. En ce sens Trib. Com. Seine 20 mai 1927. Sem. Jur. 1927.934.

(3) Nîmes 19 mars 1928. D.H. 1928.375 : une voiture volée avait, par suite de la maladresse du voleur, défoncé la de-

« responsabilité du fait des choses a pour fondement, « l'obligation du gardien de prendre les mesures de « nature à empêcher qu'elles ne nuisent à autrui, et « la présomption, quand le dommage est réalisé, que « ces mesures n'ont pas été prises », mais que « cette « obligation et la présomption, qu'il y a été manqué, « ne subsistent plus quand, par suite du vol, le gar- « dien a été mis dans l'impossibilité d'exercer sur elle, « la surveillance, et lui donner les soins qu'elle com- « porte ». Par suite, l'accident ayant, de plus, été causé par la faute du voleur — la garde est passée de la tête du volé sur celle de ce dernier (1).

Quelques mois plus tard, la Cour de Paris, consacrait à nouveau la même solution, affirmant le 28 Mai 1930 (2) que la présomption de l'art. 1384 « n'était « plus applicable quand, par suite du vol, le gardien « avait été mis dans l'impossibilité d'exercer sur elle « son droit de surveillance et de contrôler l'usage qui « va en être fait par le voleur » (3).

La Cour de Nancy, dans un arrêt du 10 Juillet 1931 (4), point de départ d'une longue controverse jurisprudentielle non encore terminée à l'heure actuelle, consacrait une fois encore ce système en exo- « nérant de toute responsabilité le Dr. Frank (4) :

---

vanture d'un magasin appartenant à un sieur Jourdan, qui actionnait en dommages intérêts le propriétaire de la voiture — le ou les voleurs étant d'ailleurs inconnus.

(1) Cf. Cass. Req. 12 mai 1929, G.P. 1929.2.75.

(2) Paris 28 mai 1930, Rev. Gén. Ass. Terr. 1930.200.

(3) En ce sens Trib. Com. Marseille 22 mai 1930. G.P. 1930.2.122.

(4) Nancy 10 juillet G.P. 1931.2.779. Voir exposé des faits. *supra*, p. 39.

« le propriétaire de l'automobile volée ne pouvant être « tenu comme responsable des accidents causés par sa « voiture conduite par le voleur, le gardien de l'auto- « mobile étant alors, non le propriétaire, mais le mal- « faiteur inconnu... l'accident étant d'ailleurs causé « par le seul fait personnel du conducteur, qui n'était « pas le préposé de Frank (le propriétaire) et dont la « maladresse est sans rapport avec l'abandon de la « voiture ».

La Cour de Rouen décida en termes à peu près identiques, dans son arrêt du 23 mars 1933 (1), que la présomption de responsabilité « doit céder à la preuve par celui qui en est tenu, qu'il a été dépossédé de la chose, et a perdu sur elle le pouvoir de fait et de droit auquel répond l'obligation de garde ». Il en est ainsi en cas de vol ; « le volé étant dans l'impossibilité absolue d'exercer la garde lui incombant ».

On constate que durant une période de 10 années — de 1925 à 1935 — il est exceptionnel de voir affirmer la responsabilité du volé en tant que gardien, les Cours d'Appel de Paris, Nancy, Nîmes et Rouen étant restées fidèles à la notion classique de garde.

Au cours de l'année 1936, le nombre de décisions, en ce sens, va, au contraire, fortement diminuer en raison de l'arrêt de la Chambre Civile du 3 Mars 1936 (2) qui consacre la notion de garde juridique.

La Chambre Criminelle cassait, cependant, le 10 Janvier 1936 (3) un arrêt de la Cour d'Appel de Rouen

---

(1) Rouen 23 mars 1933. G.P. 1933.2.767 — l'accident avait été causé par le voleur en état d'ivresse.

(2) Cass. Civ. 3 mars 1936. S. 1937.1.109.

(3) Cass. Crim. 10 janv. 1936. G.P. 1936.1.268.

(6 Mars 1935), qui avait condamné en tant que gardien juridique, le propriétaire d'une voiture dont un tiers s'était emparé sans autorisation. Mais la Chambre Criminelle se fondait uniquement sur des motifs de procédure pénale (1).

On aurait pu croire, après l'arrêt de la Chambre Civile, que toute division allait cesser dans la jurisprudence, et que Cours et Tribunaux se rallieraient à un avis émanant de la plus haute juridiction française. La résistance, au contraire, a été vive (2).

Le Tribunal Civil de la Seine revint, le premier, à la théorie classique, se refusant à considérer le volé comme gardien, l'accident ayant été causé par une faute du voleur.

Ayant eu la possibilité de marquer son attachement à cette doctrine, ce Tribunal rendait, le 7 juillet 1936 (3) conformément aux conclusions prises par M. le Substitut Dallant, un jugement dans ce sens.

Considérant que la garde « devait être conçue comme l'expression d'un devoir de surveillance » il décla-

---

(1) « Peut seul servir de base à l'action civile devant la juridiction répressive, dit l'arrêt, le fait délictueux, objet de la poursuite, la présomption de responsabilité du gardien, ne naissant pas d'un délit, les tribunaux de répression ne peuvent pas en connaître accessoirement à l'action publique... par ces motifs, casse... »

(2) Les arrêts mêmes qui se sont conformés à la décision de la Cour suprême ont pris soin de relever une faute à l'égard du volé. Mais on est alors sur le terrain de la relation causale entre cette faute et le dommage. Il ne peut plus être question de la garde en elle-même.

(3) Trib. Civ. Seine 21 mars 1936. D.H. 1936.279. En ce sens : Trib. Com. Marseille 27 fév. 1936. Rec. Marseille 1936.1.299.

rait : « elle n'appartient plus au propriétaire de l'au-
« tomobile volée, car il a perdu sur elle tout pouvoir
« de surveillance et de direction. »

Persévérant en cette voie, il se ralliait, derechef, le 21 Février 1937 (1) à l'idée d'un pouvoir effectif, mais éprouvait le besoin, pour justifier l'exonération du volé, d'employer un nouveau critérium : celui de possession (2) : « le mot garde impliquant une idée
« d'autorité sur la personne, ou de possession de la
« chose gardée, hors de toute faute personnelle il ne
« peut être tenu de réparer le préjudice causé aux tiers
« par la chose que s'il a celle-ci effectivement sous sa
« garde, lors de l'accident... la garde apparaît logi-
« quement comme inséparable de sa possession médiate
« ou immédiate... et ainsi, la responsabilité de l'acci-
« dent, causé par la voiture volée, retombe sur le
« voleur, seul, qui en a la possession ».

La Cour de Besançon, saisie de l'affaire Frank après Cassation par la Chambre Civile, le 3 Mars 1936, de l'arrêt de la Cour de Nancy, refusa également de s'incliner, et se mit à la tête du mouvement de résistance.

Elle déclara notamment :

« Par définition, la garde d'une chose consiste dans
« le fait de la surveiller et de la conserver. Cesse
« donc d'avoir la qualité de gardien d'une chose, celui
« pour lequel la surveillance de la dite chose est deve-
« nue une impossibilité absolue et le qualificatif de
« juridique que l'on adjoindrait au mot « garde » ne
« saurait en changer la signification car, par essence,

---

(1) Trib. Civ. Seine 21 fév. 1937. G.P. 1937.1.500.
(2) Cf. *supra*, p. 81 s.

« *la garde est un fait matériel* et ne peut, par cette « adjonction, être transformée en une entité juridique « sans violer sa définition même. Il en résulte, que le « propriétaire, le détenteur, le possesseur d'une chose, « dès lors qu'il a *perdu le pouvoir de la surveiller,* par « lui-même ou par un préposé, *en a perdu par là même* « *la garde,* qu'on qualifie celle-ci de matérielle ou de « juridique ces qualificatifs n'ayant aucune influence « sur le sens du mot garde » (1).

Reprenant l'argument tiré de l'art. 1385, sur lequel se sont fondés les adversaires de la garde juridique, la Cour déclare, donnant une base légale à sa décision, que, si le législateur avait admis cette notion, il eut été inutile de spécifier dans cet article que « le pro- « priétaire... serait responsable... que l'animal fût « égaré ou échappé ».

Le souligner, « c'est implicitement, mais indiscuta- « blement, décider qu'une chose échappant à la sur- « veillance de quelqu'un, cesse, par le fait même, de « rester sous sa garde ».

« Dès lors, en cas de vol, le propriétaire se trouve... « dans l'impossibilité d'en assurer la garde, laquelle « est passée au voleur qui, entendant se comporter « comme propriétaire assurait par là même les risques « de la chose dont il profitait seul ».

La Cour consacre ainsi, avec bien plus de retentissement encore que le Tribunal de la Seine, la conception d'une garde matérielle fondée sur un pouvoir de surveillance.

---

(1) G.P. 1937.1.500. Sem. Jur. 1937.161. D.H. 1937.182. S. 1937.2.97.

Cette résistance avait, d'ailleurs, été soutenue par une partie de la Doctrine dont la Cour a repris certains arguments (1).

Elle s'appuie, notamment, sur le sens du mot « garde » et sur la parenté des art. 1384 et 1385, l'article 1384 exprimant une règle générale, tandis que la disposition de l'article 1385, maintenant l'obligation de garde au cas de perte de la garde matérielle sur l'animal, consacre une exception.

Effleurant l'idée de risque, la Cour constate que la responsabilité du volé ne saurait non plus se concevoir sur cette base.

Les Tribunaux, qui ont eu, par la suite, à résoudre le problème, ont été presque unanimes (2) à exonérer le volé mais en employant des fondements parfois différents.

Le Tribunal Civil de la Seine, reprenant le 23 Mars 1937 (3), une idée déjà exposée dans un jugement du 21 Février 1937, attache la garde à la possession.

Sans doute s'oppose-t-il indirectement à la notion de garde juridique — il en conserve le terme en le vidant de sa substance — mais il s'éloigne également de la notion classique, selon laquelle un simple pouvoir de fait suffit à établir la responsabilité.

La garde ne saurait constituer une « manifestation de possession — telle qu'on la comprend dans notre

---

(1) Notamment : MM. H. CAPITANT, note D. 1936.1.81 ; M. PICARD, Rev. Gén. Ass. Terr. 1936.357.

(2) A l'exception de deux arrêts de Douai 24 janv. et 7 mars 1928 qui maintiennent la garde juridique au volé.

(3) Trib. Civ. Seine 25 mars 1937. Rev. Gén. Ass. Terr. 1937.774, note M. PICARD — suivi par Trib. Civ. Versailles, 13 avril 1937, Rev. Gén. Ass. Terr. 1937.778.

Droit — pour l'excellente raison que le simple détenteur peut être gardien (1), même sans *animus*.

La 19e Chambre du même Tribunal, revenant heureusement à la notion classique expose dans son jugement du 16 Février 1938 (2) des arguments connus. « La garde impliquant un devoir de surveillance, ne « peut peser que sur une personne en ayant la déten« tion matérielle. Dès lors, n'est plus gardien, celui « dont la chose avait, par le fait d'un tiers, cessé d'être « soumis à sa surveillance lors de la réalisation du « dommage... privé de toute action matérielle, il en « a perdu la garde ».

Le Tribunal Civil de St-Palais (3) à son tour, se rallie à l'avis de la Cour de Besançon, en étayant son jugement sur des arguments déjà développés par cette dernière juridiction.

Section II

La Faute

Commettre une faute, c'est ne pas agir comme on devait le faire, c'est contrevenir à une règle, à une loi. Cette notion ressort de la comparaison entre la conduite

---

Ainsi en matière de prêt où l'emprunteur n'a cependant qu'une simple détention :

(1) Cf. M. M. P. Durand, note S. 1937.2.97 ; M. Picard, Rev. Gén. Ass. Terr. 1937.774. Repris par P. Esmein, *op. cit.* G.P. 1937, Doctrine, p. 3.

(2) Trib. Civ. Seine 16 fév. 1938. Rev. Gén. Ass. Terr. 1938.295.

(3) Trib. Civ. St-Palais 29 juin 1938. S. 1938.2.172.

du délinquant et celle d'un type d'homme abstrait, diligent, avisé et prudent.

Le volé sera en faute, si sa conduite ne correspond pas à ce dernier critère.

§ 1er. — Abandon d'une voiture sur la voie publique en l'absence de toute précaution.

Si un automobiliste abandonne sa voiture sur la voie publique (1), sans prendre de précautions, et que celle-ci soit volée, sa faute est évidente. Ayant à surveiller une chose susceptible de causer un dommage, il devait en prendre doublement soin.

Sans doute, le stationnement est-il réglementé par l'autorité administrative; et, en le respectant, on se trouve par conséquent exempt de toute faute relativement au droit public. Mais en est-il ainsi vis-à-vis du droit privé ?

La Cour de Nancy (2) répond affirmativement : « ...laisser sa voiture sans surveillance dans une rue,

---

(1) Certaines entreprises assument la charge, dans les grandes villes, de veiller sur les voitures qui leur sont confiées, dans des parcs de stationnement. Elles préposent un individu à cette garde. Si une voiture est volée, la Société régissant le parc sera seule responsable... son préposé ayant commis une faute en ne surveillant pas suffisamment l'automobile à sa garde.

(2) Nancy 10 juillet 1931. G.P. 1931.2.779.
En ce sens :
Trib. Com. Marseille 22 mai 1930. G.P. 1930.2.121.
Rouen 23 mars 1933. G.P. 1933.2.767.
Trib. Civ. Caen 3 fév. 1936. G.P. 1936.1.736.
Trib. Civ. Guingamp 5 fév. 1936. P.G. 1936.1.898.
Clermont-Ferrand 29 juillet 1936. D.H. 1936.528.
Trib. Paix, Paris 7 fév. 1936. G.P. 1936.1.735.
Douai 21 janvier 1938. Rec. Douai 1938.170.

« ne constitue pas, à la charge dudit propriétaire, une « faute dans le sens de l'art. 1382 du C.C., le station- « nement des automobiles s'imposant au point qu'il « est non seulement toléré, mais réglementé par les « autorités administratives ».

Mais les Municipalités, en réglementant le stationnement des véhicules, et en leur réservant certaines places, nont jamais entendu en assurer la surveillance, ni, *a fortiori*, en assurer la responsabilité (1).

Si le fait de stationner, en contravention avec les règlements municipaux, expose à une amende, il n'établit pas forcément, contrairement à l'avis de la Cour de Nîmes (2), que l'automobiliste ait facilité le vol par sa négligence. Le résultat eût été identique si le stationnement avait été permis. Aussi une partie de la jurisprudence a-t-elle décidé : que l'automobiliste devait respecter, non seulement les règlements, mais encore certaines prescriptions supplémentaires.

« Le fait, pour un conducteur, dit notamment la « Cour de Besançon (3), de laisser stationner une auto- « mobile sur la voie publique en l'absence d'un arrêté « interdisant ce stationnement, ne saurait, par lui- « même, constituer une faute sous condition que l'on « ait satisfait à l'exigence du décret du 31 Décembre

---

(1) Trib. Paix Paris 16 nov. 1934. G.P. 1935.1.465 : Si nombre d'automobilistes trouvent normal d'abandonner leur automobile en stationnement n'importe où, sur la voie publique, cette pratique, tolérée par l'Administration reste à leurs risques et périls notamment s'il y a vol ».

(2) Nîmes 19 mars 1928. D.H. 1928.375.

(3) Besançon 25 fév. 1937. S. 1937.2.97.

« 1922 (1), art. 3, en ne quittant pas la voiture sans « prendre des précautions utiles pour prévenir tout « accident, toute mise en marche intempestive (2), le « stationnement étant tellement rentré dans la pratique « courante, et celle-ci, s'imposant à tel point qu'elle « est, non seulement tolérée mais réglementée ».

L'art. II du décret visé par l'arrêt, décide en outre, qu'il est interdit de laisser stationner un véhicule sans motifs légitimes, sur la voie publique. Mais son application semble soulever des difficultés. Par exemple, un médecin visitant ses malades, un voyageur de commerce, ses clients, ne sont pas en faute; le deviennent-ils s'ils se rendent dans un café ?

L'absence de critère et « le respect de la liberté des citoyens » s'opposent à pareille discrimination; mais il n'en est pas moins exact que laisser pendant des heures, une voiture « sous la seule protection de la foi publique », constitue une pratique abusive (3).

Ce sont peut-être là les nécessités de la vie moderne (4), mais il demeure indispensable de prendre les précautions nécessaires pour éviter les actes frauduleux auxquels cette habitude peut donner naissance. Abandonner purement et simplement une voiture, sur

---

(1) En ce sens Rouen 23 mars 1933. G.P. 1933.2.767.

(2) Appelé Code de la Route et modifié par décret de 19.1.1933.

(3) Le Code Pénal punit comme contravention l'abandon sur la voie publique de tout instrument dont peuvent abuser les voleurs. Art. 471.

(4) Cf. notamment Nancy 10 juillet 1931; Besançon 25 fév. 1937, arrêts cités; Rennes 21 mars 1936. G.P. 1936.2.551.

la voie publique, c'est inciter le candidat voleur à réaliser un délit. C'est commettre une faute (1).

La doctrine (2) et une grande partie de la jurisprudence consacrent cette idée. Le gardien est en faute, eût-il observé les prescriptions du décret de 1922, et les règlements municipaux, « s'il n'a pris les précau- « tions nécessaires pour que sa voiture se trouvât nor- « malement à l'abri du vol ».

Ce sont les propres termes employés par le Conseil d'Etat (3) pour définir la faute du volé. La Cour de Paris avait, auparavant, statué en ce sens (4), le seul fait de laisser stationner une voiture sans surveillance constituant une faute.

La Chambre Civile de la Cour de Cassation a également décidé, le 30 Octobre 1933 (5) que « si un chauf- « feur auquel une automobile a été confiée par son « propriétaire en a abandonné la surveillance, la lais- « sant sur la voie publique, sans prendre les précau-

---

(1) Le Code de la Route spécifie « que les conducteurs ne peuvent abandonner leur véhicule sans prendre les précautions nécessaires », ce qui peut s'interpréter largement, non seulement comme l'obligation d'empêcher le véhicule de causer un dommage *proprio motu*, mais encore celui qui résulterait de son emploi abusif.

(2) MM. R. Dallant, note D. 1929.2.97 et concl. G.P. 1936. 2.551.

P. Durand, note S. 1937.2.97.

M. Picard, Rev. Gén. Ass. Terr. 1936.357 : « le fait de laisser une automobile sans surveillance sur la voie publique constitue une faute surtout, s'il est établi que le chauffeur n'a pas pris toutes les précautions nécessaires pour éviter qu'un tiers ne s'en empare ».

(3) C.E. 6 mai 1932. Aff. Seillier. G.P. 1932.2.179.

(4) Paris 5 déc. 1925. S. 1926.2.30. En ce sens Trib. Civ. Vaucluse, 30 mars 1927. Sem. Jur. 1927.209.

(5) Cass. Civ. 30 oct. 1933. G.P. 1933.2.927.

« tions nécessaires pour qu'un tiers n'en fît usage, il « est en faute ».

Le 3 Mars 1936 (1), la même Chambre constatait, tout en se plaçant sur le terrain de la garde, qu'il y avait négligence coupable à abandonner son véhicule sur la voie publique, le stationnement eût-il été réglementé par l'autorité administrative.

§ 2. — **Abandon d'une voiture sur la voie publique, dans le cas où toutes les précautions ont été prises.**

De nombreuses décisions (2), ayant confirmé la doctrine de la Cour Suprême, il semble que l'on en puisse déduire, par argument *a contrario*, que l'automobiliste, n'est pas en faute, s'il prend les précautions indispensables. Mais, en quoi celles-ci devront-elles consister ?

Il s'agit, dit la Cour de Dijon (3), « des précautions « normales en usage dans la vie habituelle »; « des « précautions imposées par l'usage » déclare à son tour M. Durand (4).

---

(1) Cass. Civ. 3 mars 1936. G.P. 1936.1.557.

(2) En ce sens :

Rennes 21 mars 1936. Arrêt cité.

Caen 10 nov. 1936. Arrêt cité.

Douai 24 janv. 1938. S. 1939.1.69.

Paris 8 juill. 1936. D. 1936.2.76.

Trib. Civ. Epinal 9 avril 1936. G.P. 1936.2.415.

Trib. Civ. Versailles 13 avril 1937. Rev. Gén. Ass. Terr. 1937.778.

Trib. Civ. St-Palais 29 juin 1938. S. 1938.2.172.

(3) Dijon 20 nov. 1936. G.P. 1937.1.137.

(4) M. DURAND, *op.* et *loc. cit.*

La Cour de Rouen et le Tribunal Civil de Caen (1) avaient décidé que « le fait... de ne pas verrouiller, « de fermer à clé ses portières, ne présente pas le « caractère d'une imprudence indiscutable » (2). Le Tribunal de Paix de Paris (3) faisait remarquer, en outre, qu'une telle précaution était insuffisante pour empêcher d'entrer dans une torpédo, et qu'on ne saurait appliquer, contre toute logique, des règles différentes aux torpédos et aux conduites intérieures.

Des arrêts postérieurs ont, au contraire, affirmé, que l'automobiliste était en faute, « notamment s'il n'avait « pas condamné les portes de sa voiture » (4).

D'autres décisions ont précisé qu'il fallait, en outre, fermer le robinet d'essence et enlever la clé de contact, le vol étant, au cas contraire, « en quelque sorte pro- « voqué par l'abandon de la voiture sur la voie pu- « blique » (5). Le Conseil d'Etat a même préconisé l'emploi d'un dispositif rendant la voiture inutilisable pour les malfaiteurs » (6).

---

(1) Rouen 23 mars 1933. Arrêt cité. Trib. Civ. Caen 3 fév. 1936. Jugement cité.

(2) « ...que le propriétaire a pu, sans commettre une faute « évidente, confier pendant la durée du spectacle son auto- « mobile à la foi publique sous la protection de la loi pénale, « suivant l'usage, et les règlements, dans un état qui lui « permit, le cas échéant, de la déplacer au profit des autres « usagers ».

(3) Trib. Paix Paris, 16 nov. 1934. G.P. 1935.1.465.

(4) Caen 10 nov. 1936, arrêt cité. La Cour de Limoges n'a pas contredit cette opinion en refusant de voir une faute dans la non fermeture à clé des portières d'un camion « qui peu- vent toujours être enjambées ». (Limoges 22 juillet 1937. S. 1937.1.179.

(5) Paris 8 juil. 1936, arrêt cité.

(6) C.E. 6 mai 1932, arrêt cité, en ce sens Rennes 22 mars 1936, arrêt cité et Trib. Civ. Valence 7 mars 1939. D.H.

De telles précautions permettent-elles d'éviter le vol ? Ce n'est pas l'avis de la Cour de Douai (1) : « la « précaution de fermer les portières à clé et de couper « le contact électrique, ne sauraient, dit-elle, être « reconnues comme des mesures suffisantes contre « le vol ».

Une simple lime à ongles, permettant, dans certaines voitures construites en série, de remplacer la clé des portières, un trousseau de fausses clefs suffira, *a fortiori* pour ouvrir les serrures ou pallier à l'absence de clé de contact. L'enlèvement même d'une pièce indispensable à la mise en marche du moteur, ne constituera, pour le voleur professionnel, qu'une entrave passagère. Il connaît, au moins aussi bien que l'automobiliste, l'emplacement de tous les organes de protection du véhicule, et le moyen de les remplacer. On serait alors en faute, malgré toutes les mesures de prudence, par le seul fait du stationnement.

Une telle solution est difficilement admissible, à moins d'enlever toute utilité pratique à l'automobile. On imagine mal un représentant de commerce laissant sa voiture dans un garage pour visiter ensuite ses clients, transportant ses lourdes valises à la main. D'une façon plus générale, on ne voit guère comment trouver dans les villes des locaux suffisants pour y garer toutes les voitures.

Obliger l'automobiliste à préposer spécialement une personne à la surveillance de sa voiture, se heurterait aux mêmes difficultés pratiques. L'automobile, re-

---

1939.351 (dispositif pour rendre impossible la mise en marche).

(1) Douai 7 mars 1938. S. 1939.1.39 (som. p. 11).

marque justement M. Waline (1), représente le plus souvent le maximum de l'effort pécuniaire de son propriétaire, et, imposer à ce dernier la présence d'un préposé, l'obligerait, en fait, à y renoncer (2).

On peut conclure, avec la majorité de la Jurisprurence, que cet abandon ne constitue pas une faute, à condition, non de rendre la voiture inutilisable, mais d'apporter le maximum d'entraves à sa soustraction (3)

---

(1) M. Waline, note C.E. 6 mai 1932. D. 1933.3.57.

(2) Le jeu de l'assurance pourrait seul permettre de concilier en partie les intérêts en présence.

(3) D'autres hypothèses, en dehors de l'abandon sur la voie publique, peuvent se présenter.

La voiture peut être soustraite en présence même du gardien. La Cour de Grenoble (5 fév. 1936 arrêt cité) a estimé dans un cas analogue — un acheteur éventuel ayant fait l'essai d'une motocyclette, en dépit de l'opposition du propriétaire présent — que ce dernier était en faute.

L'automobile peut être garée dans une cour de ferme. La Cour de Paris a décidé qu'il n'y avait, alors aucune responsabilité à la charge du fermier contre lequel nulle imprudence ou négligence ne pouvait par ailleurs, être relevée ». (Paris 30 juin 1936) et la Chambre de Requêtes, en rejetant le pourvoi fourni contre cet arrêt, a repris les termes mêmes employés par la Cour. (Cass. Req. 8 nov. 1938. Gaz. Trib. 14 janv. 1939).

Si le véhicule se trouve dans un garage public, seul le garagiste peut en être responsable (Besançon 15 oct. 1928. G.P. 1929.1.18) à moins que la surveillance n'ait été confiée particulièrement à un employé du garage.

Section III

Le Problème Causal

La responsabilité du fait personnel est fondée sur la faute, mais encore faut-il établir entre celle-ci et le dommage une relation de cause à effet. Cette exigence découle des termes mêmes de l'art. 1382 C. Civ. : « tout fait quelconque de l'homme qui *cause* un dommage à autrui... »

Ce terme de cause indique, dans le langage courant, quelque chose d'antérieur à l'acte et dont celui-ci est la conséquence. La question de la cause du dommage est complexe, celui-ci résultant d'une grande variété d'antécédents, qui ont tous concouru à sa réalisation et non d'un antécédent unique.

Si la faute du volé, admise par hypothèse, est la cause du vol, constitue-t-elle aussi la cause de l'accident ?

Deux grandes théories édifiées par des auteurs étrangers, la théorie de l'équivalence des conditions, et celle de la causalité adéquate, permettent de résoudre le problème. Seulement, elles nous proposent deux solutions contraires.

Doctrine et Jurisprudence sont divisées mais elles refusent généralement d'admettre l'existence d'un lien direct de causalité entre cette faute et l'accident.

§ 1er. — Rapport causal considéré « in concreto ». Responsabilité du volé.

Tout phénomène résultant d'un ensemble d'antécédents, ne peut se réaliser, si un seul vient à manquer. On en déduit que la totalité des antécédents est nécessaire à la production du phénomène. Pratiquement, le droit ayant comme principal souci la réparation du dommage, on prendra en considération, avant tout, la nature de l'activité du défendeur.

Dès lors, chaque condition résultant de cette activité, est considérée comme ayant causé le dommage tout entier, pourvu qu'il soit établi que le défaut de cette condition aurait supprimé le dommage. Toutes les conditions étant indispensables, ont la même valeur et sont équivalentes, chacun ayant causé la totalité du dommage (1).

Cette théorie, dite de l'équivalence des conditions, entraîne la responsabilité du volé.

On raisonne, en effet, *in concreto*, et l'on examine si la disparition de l'antécédent posé par l'acte fautif, en l'espèce la faute du voleur, aurait entraîné celle du résultat dommageable ; aurait empêché la réalisation de l'accident.

(1) Pour restreindre le champ d'application de cette théorie, on distingue entre conditions irrelevantes — ne modifiant ni la nature ni l'étendue du dommage — et relevantes, celles-ci étant seules prises en considération.

Cf. P. Marteau : « Notion de causalité dans la responsabilité civile », thèse, p. 249.

S'il en est bien ainsi, la responsabilité de l'accident incombe au propriétaire de la voiture, c'est-à-dire à la victime du vol. En effet, c'est bien, en ce cas, la faute du propriétaire de la voiture qui est la véritable cause du dommage, celui-ci ne s'étant produit que par l'effet de cette cause, et la maladresse du voleur n'en ayant été que l'occasion.

Les trois termes nécessaires à l'existence de la responsabilité se trouvant réunis (faute, préjudice, lien de causalité), on doit conclure à la responsabilité de la victime du vol.

La Jurisprudence fait preuve d'une « prudente réserve ». Elle n'emploie jamais le terme « d'équivalence des conditions ». Elle exige seulement que la faute commise soit l'un des antécédents possibles et nécessaires du dommage. La doctrine reconnaît pourtant, que la jurisprudence est conforme à la théorie classique de la causalité (1).

La jurisprudence distingue sans doute le dommage direct, du dommage indirect (2), le premier donnant seul droit à réparation. Mais cette limitation s'expliquerait aisément (3) par l'absence, en cas de dom-

---

(1) En ce sens :
MM. H. et L. MAZEAUD. Traité. t. II, n° 1423.1424.
R. DEMOGUE, *op. cit.* Rev. Trim. Droit Civ. 1932. 149.
P. MARTEAU, *op.* et *loc. cit.*

(2) La règle de l'art. 1151 C. C. restreignant les dommages et intérêts en matière contractuelle à ce qui est la suite immédiate et directe du dommage, étant, de l'avis unanime, admise dans le domaine délictuel.

(3) En ce sens :
MM. G. RIPERT, note D.P. 1928.2.41.
L. JOSSERAND, « Cours de Droit Civil français, t. 2, n° 670.
H. et L. MAZEAUD, *op. cit.*, t. II, n° 1160.

mage indirect, d'un lien certain de causalité entre celui-ci et sa faute. Elle consacrerait ainsi la théorie de l'équivalence des conditions.

Il en serait de même du terme de « dommage nécessaire ». Un lien certain de causalité étant exigé pour qu'un événement soit considéré comme la suite nécessaire d'un autre.

Si l'on entend par dommage direct ou nécessaire un préjudice relié par un lien certain de causalité au fait initial, la faute du volé, qui a permis la soustraction, constitue la cause du préjudice (1). Il est, en effet, vraisemblable que le vol ne se serait pas réalisé en son absence ; et sans le vol, il n'y aurait pas eu d'accident.

Une partie de la jurisprudence est en ce sens.

Si une voiture, volée par suite de la faute d'un automobiliste, heurte un autre véhicule, défonce une devanture ou blesse un passant, il y aura entre la faute initiale et le dommage, un lien de causalité permettant d'engager la responsabilité du volé.

---

(1) En ce sens :

MM. DEMOGUE, *op.* et *loc. cit.*
P. DURAND, note S. 1937.2.97.
H. MAZEAUD, *op. cit.*, D.H. 1937. Chron. p. 47 s.
H. et L. MAZEAUD, *op. cit.*, Traité, t. II, n° 1172.

Ces auteurs, suivant l'exemple de certaines législations étrangères, admettent en cas de faute la responsabilité du gardien et le déclarent solidairement responsable avec « l'usurpateur ». Cf. M. GORPHE : « La Responsabilité du fait des automobiles en droit comparé... » Rev. Crit. Jur. 1935.171.

Dans un cas, à dire vrai, un peu différent, la Cour de Cassation avait déjà admis le 22 Février 1892 (1), une solution analogue. Un employé avait détourné des titres, dans une Banque, et les avait vendus après les avoir falsifiés. Le faux fut découvert et les intermédiaires, qui les avaient négociés, furent obligés de rembourser leurs clients. Ils actionnèrent alors la Banque qui avait, par sa surveillance insuffisante, permis le vol. Bien qu'entre cette faute et le dommage il y ait eu le délit commis par l'employé et la falsification des titres, la Chambre Civile reconnut l'existence d'un rapport direct de causalité.

On s'est élevé contre l'assimilation de cette situation à celle du vol d'automobile (2), mais d'autres arrêts sont venus consacrer des solutions identiques.

Dans l'hypothèse suivante : un ivrogne, nommé Agasse, s'étant emparé d'un attelage abandonné par un sieur Thétin et ayant causé un accident, la Cour de Douai (3) déclara en se plaçant uniquement sur le terrain de la faute : « l'accident a eu pour cause « immédiate et directe la faute d'Agasse... mais il « n'en est pas moins établi que la négligence du sieur « Thétin, préposé à la conduite et à la garde de l'at- « telage, a occasionné et facilité cette faute... qu'en « abandonnant sans surveillance directe et efficace

---

(1) Cass. Civ. 22.2.1892. D.P. 93.1.23.

(2) Le voleur étant en l'espèce, un employé — non indépendant — et la falsification des titres apparaissant comme la suite normale du vol ; le voleur d'automobile étant au contraire indépendant, et sa maladresse n'étant nullement la suite logique du vol.

(3) Douai 31 déc. 1900. D.P. 1902.2.287.

En ce sens : Besançon 15 oct. 1928. G.P. 1929.1.18 (abus de fonction par suite de négligence du commettant).

« l'attelage qui lui était confié, il exposait imprudem-
« ment et sciemment les tiers aux dommages pouvant
« (en) résulter... que c'est donc à tort, que les pre-
« miers juges ont refusé... de reconnaître entre celle-
« ci (la négligence) et l'accident une relation suffi-
« samment directe de cause à effet. »

Le Conseil d'Etat, le 6 mai 1932 (1), consacra également la responsabilité du propriétaire fautif, dont l'automobile volée avait causé un accident : « considé-
« rant que le sieur Seillier n'établit pas qu'il ait pris
« toutes les précautions nécessaires ni, par suite,
« qu'il en ait été dépossédé (de sa voiture) en des cir-
« constances pouvant être assimilées à un cas de force
« majeure... est à bon droit condamné à réparer ».

Mais c'est surtout la Chambre Civile de la Cour de Cassation (2) qui donna à cette thèse un grand retentissement. Considérant comme fautive, la conduite d'un préposé qui avait abandonné sans surveillance, sur la voie publique, la voiture qui lui avait été confiée la Cour se prononça sur la relation causale existant entre cette faute et l'accident.

Après délibération en chambre du Conseil, elle répondit affirmativement, « attendu que ces constata-
« tions (abandon de la voiture) suffisent à établir,
« aussi bien la faute du préposé que la relation de
« cause à effet entre cette faute et le dommage causé
« à la victime ».

Les conséquences dommageables du vol ont donc « une cause originaire imputable au gardien » (3), et

---

(1) C.E. 6 mai 1932. Aff. Seillier. G.P. 1932.2.179. S. 1933. 3.1 (2e espèce).

(2) Cass. Civ. 30 oct. 1933. G.P. 1933.2.927. Cf. Cass. Crim. 9 fév. 1934. G.P. 1934.1.600.

(3) Trib. Paix. Paris (16e), 16 nov. 1934. G.P. 1936.1.465.

la faute de l'automobiliste, si elle n'a pas été la seule cause du dommage, en a posé une des conditions et a engagé sa responsabilité. C'est la consécration, semble-t-il, de la théorie d'équivalence des conditions.

Se ralliant à cette thèse, la Cour de Grenoble déclare, également, le 5 Février 1936 » (1) que « les « fautes relevées contre le gardien doivent être con- « sidérées comme la cause du préjudice, dès lors qu'il « est établi que, sans elles, le dommage n'aurait pas « eu lieu ».

La Cour de Paris, le 8 juillet 1936 (2), estima à son tour, que « la relation de cause à effet entre cette « imprévoyance de l'appelant et les dégâts commis — « corroborant au besoin la présomption de responsa- « bilité de 1384, § 1 — oblige celui-ci à le réparer ».

La responsabilité du volé en faute étant admise, il faut examiner brièvement quel est son droit de recours contre le voleur (3).

Ayant tous deux commis une faute qui, selon la théorie adoptée, a permis la réalisation du dommage, ce dernier a deux causes, et le volé, s'il est condamné, le sera pour le tout, « chacun des agents en faute devant au tiers victime, la réparation intégrale du préjudice ». Mais la faute du voleur ayant également causé le dommage en totalité, le volé aura certainement un droit de recours (4).

---

(1) Grenoble 5 fév. 1936. G.P. 1936.1.735.

(2) Paris 8 juil. 1936. D.P. 1936.2.76; en ce sens Caen 10 nov. 1936. D.H. 1937.11; Valence 7 mars 1939. D.H. 1939.351.

(3) Question qui est toujours d'un intérêt théorique, le voleur étant le plus souvent inconnu ou insolvable.

(4) En ce sens : MM. H. et L. Mazeaud, traité *op. cit.* t. II, n° 1639.

Dans quelles proportions ?

D'après MM. H. et L. Mazeaud, il n'aurait droit, en vertu de la théorie de l'équivalence des conditions, qu'à une part virile (1), mais la jurisprudence, tout en admettant l'obligation au tout du défendeur, divise ensuite la responsabilité entre les co-auteurs suivant l'importance de leurs fautes (2).

La ou les fautes du voleur, étant incontestablement plus graves que celles de l'automobiliste, c'est donc à lui de supporter la plus grosse part des dommages.

Le Tribunal Civil de Guingamp (3) décide en ce sens : « si le volé avait commis une faute personnelle, « il serait tenu solidairement avec le conducteur à la « réparation des fautes commises, et un tribunal de- « vrait fixer la part des responsabilités. »

Ainsi, volé et voleur sont tenus solidairement, et le Tribunal fixe ensuite comme il l'entend les parts de chacun. On peut même dire que, pratiquement, tout doit retomber sur le voleur.

R. Demogue, op. cit., t. IV, n° 718.
Planiol, Ripert et Esmein, *op. cit.*, t. VI, n° 685.
R. Savatier, *op. cit.*, Rev. Crit. Légis. 1934.409 s.
P. Joatton, « Essai Crit. sur la théorie gén. de la Responsabilité civ. » thèse, p. 930.

(1) MM. H. et L. Mazeaud, *op.* et *loc. cit.*

(2) En ce sens , notamment : MM. Planiol, Ripert et Esmein, *op. cit.* t. VI, n° 627; Demogue et Savatier, *op.* et *loc. cit.*

(3) Trib. Civ. Guingamp 5 fév. 1936, arrêt cité — en ce sens Trib. Civ. Valence 7 mars 1939. D.H. 1939.351 : « le propriétaire... doit supporetr... une part de responsabilité de l'accident causé par son véhicule quand le vol est dû à son imprudence ».

§ 2. — Rapport Causal considéré « in abstracto » Absence de responsabilité du Volé.

La théorie de l'équivalence des conditions, aussi séduisante soit-elle, a donné lieu à de nombreuses critiques. Est-il admissible, si un dommage n'a pu se produire sans telle condition, de penser que celle-ci en cause, à elle seule, la totalité ?

Certains auteurs ont alors imaginé les théories de la causalité adéquate dont la principale est celle de Von Kries.

Celle-ci se fonde sur une notion nouvelle, celle de la possibilité objective, le résultat n'étant plus considéré *in concreto*, mais *in abstracto*. On examine les conditions qui rendraient à nouveau possible le même résultat, et la cause adéquate d'un fait, sera l'antécédent qui « rendra objectivement possible, une conséquence de même nature par le seul fait de son apparition » (1).

On élimine ainsi les conditions qui, tout en étant nécessaires — et fautives — n'ont joué aucun rôle causal effectif dans la réalisation du dommage. Elles en ont été les causes occasionnelles, mais ne l'ont pas créé. La responsabilité est répartie d'après la plus ou moins grande efficacité causale objective des conditions qui n'ont pas subi l'élimination.

En matière de vol, cette théorie conduit à l'exonération du volé. Raisonnant *in abstracto*, on considère

(1) M. Marteau, *op. cit.*, p. 91.

le degré de possibilité objective impliqué par le fait fautif du gardien qui a permis le vol. Est-il susceptible d'amener généralement un résultat analogue (vol et accident) ? La réponse sera négative, une série de circonstances qui ne se produisent pas habituellement étant nécessaires pour y parvenir. Une voiture sera souvent abandonnée sur la voie publique, sans qu'il y ait vol, et, s'il y a vol, sans que celui-ci soit suivi d'accident.

La « vertu de causalité abstraite » de cette faute, par rapport au résultat, étant très légère, et celle du voleur très grande, l'automobiliste négligent sera exonéré de toute responsabilité.

Cette théorie n'est pas à l'abri des critiques (1), mais il importe surtout de savoir si le droit français l'a adoptée.

De nombreuses décisions soutenues par une partie de la Doctrine, semblent permettre de répondre affirmativement. Il suffit, pour s'en convaincre, de constater qu'un fait est souvent exonéré bien qu'il ait posé une des conditions du dommage, et que la responsabilité est proportionnée à la gravité respective des fautes. En précisant la formule de dommage direct par de nombreux qualificatifs, la jurisprudence montre qu'elle n'entend pas consacrer la théorie qui reconnaît l'efficience des causes occasionnelles.

Le terme de cause efficiente fondant la responsabilité, est souvent opposé, dans ses arrêts, à celui d'oc-

(1) On lui reproche de conduire le juge, ou bien à isoler chaque condition, d'où arbitraire, ou bien à adjoindre en faisant cet examen rétrospectif, d'autres conditions, la possibilité objective de l'antécédent envisagé augmentant en même temps que celles-ci s'accroissent.

casion (1). Le fait dommageable ne pouvant se produire, en l'absence de cette dernière, on en peut conclure que la cause adéquate seule est une cause efficiente.

Mais, encore faut-il qu'une certaine prévision ait accompagné l'action de ces causes, un fait étant la suite nécessaire d'un autre ou en constituant la cause efficiente selon qu'il était ou non prévisible.

La question de faute se confond ainsi avec celle de causalité, et la solidité du lien causal dépend de la plus ou moins grande gravité de la faute, la jurisprudence qualifiant de direct tout dommage prévisible et évitable (2).

Le fait fautif du voleur s'étant interposé entre l'acte fautif initial et le dommage, on estimera, sa faute étant la plus grave, qu'il en est seul responsable. Au strict point de vue causal, celle du volé a bien posé une des conditions du dommage, mais il n'en est pas la suite normale, prévisible.

Toutes les décisions rendues en ce sens relèvent d'abord une faute du voleur dans la conduite de l'automobile (3). Cette faute a pu avoir été pénalement

---

(2) L'occasion étant le fait qui permet à un autre de se réaliser, mais ne le crée pas. L'accident est pour l'assureur, l'occasion qui l'oblige à tenir ses engagments mais ceux-ci ont leur cause dans le contrat d'assurances.

(1) MM. Planiol, Ripert et Esmein, *op. cit.*, t. VI, n° 538-539. La jurisprudence oblige ainsi à réparer des dommages nettement indirects, tels ceux causés à un employeur par un accident survenu à un de ses employés, à la suite duquel il a dû lui verser une pension.

(2) Aucune faute de ce genre n'eût-elle été établie, le raisonnement n'en serait pas moins identique, la faute du voleur résultant toujours du seul fait de la soustraction du véhi-

établie, résulter des dépositions faites au procès ou plus généralement, des circonstances particulières de la cause — acte maladroit, excès de vitesse, ébriété, etc...

La faute du volé étant admise par hypothèse, deux faits fautifs ont concouru à la réalisation du dommage. La jurisprudence, se ralliant à l'avis d'une partie de la Doctrine (1), considère que le fait du volé (2) n'a été que l'occasion de l'accident (3), la maladresse du

---

cule à l'insu et contre le gré de son gardien. (Cf. R. SAVATIER, *op. cit.* Traité, n° 434 s.)

Si on ne l'admettait pas, la garde étant transmise à l'insu possesseur, ce dernier serait présumé en faute — et celle-ci aura évidemment avec l'accident un rapport causal plus direct que celui unissant la faute initiale du volé au dommage.

(1) « Il n'y a pas de relation directe de cause à effet », en ce sens : MM. BONNARD, note S. 1933.3.1 ; BESSON, *op. cit.* p. 162 ; CAPITANT, note D. 1936.1.81 ; DALLANT, note D. 1929. 2.95 ; ESMEIN, G.P. 1937.3 ; PICARD, R.G.A.T., 1934.150 ; 1937. III ; WALINE, note D.P. 1933.3.57 ; GARDENAT et RICCI, « De la Responsabilité civile », livre III, p. 168, n° 407. R. SAVATIER, *op. cit.* Traité, n° 478.

(2) Si l'automobile abandonnée avait causé, *proprio motu*, un accident (desserrement des freins) il y aurait bien une relation directe entre le fait fautif de l'abandon, et le préjudice survenu, mais en cas de vol, la relation causale est trop lointaine pour fonder une responsabilité.

(3) Le lien reliant cette faute à l'accident étant purement intellectuel, il faut, comme le remarque M. DALLANT (*op.* et *loc. cit.*) pour admettre la responsabilité du volé : « supposer par une incursion hardie de la pensée dans les enchevêtrements secrets du destin, que sans la faute initiale, le dommage n'aurait pas eu lieu » or, on doit employer ici, non l'imagination, mais « un raisonnement basé sur la recherche scientifique des causes du phénomène, un raisonnement qui remonte aux causes physiques du dommage » et il conclut à l'exonération, « la continuité nécessaire à un enchaînement causal, apparaissant comme brisée par l'intention volontaire du voleur ».

voleur en étant la cause efficiente. C'est le triomphe de la causalité adéquate.

Les tribunaux estiment que, sans la faute du voleur, celle du volé n'aurait pas eu de conséquences regrettables, comme le démontre l'abandon quotidien de miliers de voitures sur la voie publique, sans aucune suite fâcheuse.

Le vol lui-même n'est pas forcément suivi d'un accident ; le voleur est, en effet, incliné à la prudence, puisqu'il doit éviter d'attirer l'attention. D'autre part, cette substitution de conducteur peut aussi bien être favorable aux tiers, si un conducteur expérimenté en remplace un autre, médiocre.

La Cour de Nîmes (1) constate en ce sens, qu'entre l'imprudence du propriétaire et l'accident, prennent place « la soustraction de la voiture et le mauvais usage « que des inconnus en ont fait, qui, tous deux, « auraient pu ne pas se produire ».

Le préjudice doit avoir été la suite directe de la faute; or il y a une suite d'événements : négligence de l'automobiliste, vol de la voiture, maladresse du conducteur et accident qui « bien qu'ils se soient « succédé, ne se commandent pas inéluctablement les « uns aux autres dans un enchaînement rigoureux et « nécessaire, et l'accident ne se rattache pas forcément « à l'imprudence de L... (le volé) ».

La Cour poursuit, « il est alors excessif d'admettre « que le préjudice de la victime, à côté de la cause « directe résultant de la faute des tiers qui ont enlevé « l'automobile, en trouve une seconde, indirecte et

---

(1) Nîmes, 19 mai 1928, D.H. 1928.375.

« lointaine, dans la faute de l'automobiliste, et qu'elle « oblige celui-ci ».

Cet arrêt, résumant excellemment les arguments de la jurisprudence, refuse donc d'admettre un lien direct de causalité entre l'abandon de la voiture et l'accident.

La Chambre civile, tout en relevant une faute à l'égard du volé, a entendu, elle aussi, le 3 Mars 1936 (1) rejeter implicitement l'idée d'une relation causale, en fondant la responsabilité, non sur la faute, mais sur la notion de garde.

Toutes les décisions rendues postérieurement reconnaissent l'absence de relation directe entre la négligence du volé et l'accident causé par le voleur (2).

La Cour de Besançon (3) notamment, Cour de renvoi désignée pour statuer dans l'affaire Connot et Franck, estime, après analyse de la relation causale, que « la « faute ainsi relevée aurait peut-être une relation avec « le vol mais non avec un événement ultérieur résul- « tant du fait du voleur comme la mort accidentelle « d'un piéton... l'action en responsabilité ne saurait « être exercée que s'il existe entre la faute incriminée « et le préjudice éprouvé, un lien direct de cause à « effet et non pas seulement un lien de connexité ».

---

(1) Cass. Civ. 3 mars 1936, arrêt cité.

(2) Trib. Civ. Clermont-Ferrand 29 juil. 1936, D.H. 1936. 582 ; Trib. Civ. Seine 7 juil. 1936, G.P. 1936.2.551 et 21 mars 1936, D.H. 1936.279.

(3) Besançon 25 fév. 1937, G.P. 1937.1.500.
Limoges 12 juil. 1937, S. 1937.2.179.
Trib. Civ. Versailles 13 avr. 1937. Rev. Gén. Ass. Terr. 1937.778.
Trib. Civ. Seine 10 fév. 1938. Rev. Gén. Ass. Terr. 1938.299.
Trib. Civ. St-Palais 28 juin 1938. G.P. 1938.2.637.

Certains tribunaux, sans relever de faute à la charge du volé, prennent soin d'affirmer que son existence n'aurait présenté (1) « qu'un rapport indirect avec l'accident qui est la conséquence directe de l'imprudence du voleur ».

Admettre le contraire conduirait à des solutions inadmissibles. Il faudrait, remarque la Cour de Besançon, reconnaître alors la responsabilité de l'armurier qui aurait permis, par sa négligence, le vol d'un revolver ou d'un couteau avec lequel des blessures auraient été faites. On serait conduit « infailliblement et logi-« quement aux résultats les plus imprévus même au « point de vue pénal... car il est de jurisprudence « constante, que la faute constitutive du délit des « art. 319 et 320 du Code pénal (2) se confond avec « la faute délictuelle des art. 1382 et 1383 (3)... aussi

---

(1) Notamment : Trib. Com. Marseille 22 mai 1930. G.P. 1930.2.121.
Nancy 10 juil. 1931. G.P. 1931.2.779.
Rouen 23 mars 1933. G.P. 1933.2.767.
Trib. Civ. Caen 3 fév. 1936. G.P. 1936. 1.735.

(2) *Art.* 319. « Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, aura commis involontairement un homicile ou en aura été involontairement la cause, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de 50 à 600 francs.

Art. 320 « S'il n'est résulté du défaut d'adresse ou de précaution que des blessures ou coups, le coupable sera puni de six jours à deux mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 à 100 francs ou de l'une de ces deux peines seulement ».

N. B. — Pour que le délit existe, il faut également qu'il y ait faute, dommage, relation de cause à effet.

(3) Il y a identité entre la faute civile et la faute pénale. Cf. notamment : M. CAPITANT, note D. 1932.1.153 et Cass. Civ. 1er déc. 1930, G.P. 1931.1.80; Civ. 30 déc. 1929. D. 1930. 1.41. Note 5.

« faudrait-il logiquement admettre que, si un dom-
« mage était constitué par un homicide ou des bles-
« blessures causées par le voleur avec des choses dé-
« robées, le volé pourrait être poursuivi pénalement
« pour blessures ou homicide involontaires par applica-
« tion des art. 319 et 320 Code pénal. »

Il ne viendra jamais à la pensée d'un tribunal correctionnel de condamner le volé en pareil cas (1); aussi doit-on l'exonérer de toute responsabilité fondée sur sa faute.

C'est là une conception très solide, fondée sur les textes (art. 1382-1151) et qui, même au point de vue moral, peut se justifier. La victime ne connaît et ne doit connaître que l'auteur de l'accident. La faute de celui-ci est bien la cause directe du préjudice éprouvé par elle, et il est juste que lui seul en supporte les conséquences.

---

(1) Certaines décisions le soulignent : il est évident qu'il (le volé) ne saurait être, à raison de cette négligence, déclaré pénalement responsable du délit commis par le voleur à l'aide de l'automobile et « le propriétaire, en tant que civilement responsable ne peut pas être traduit en correctionnelle ».

Nîmes 10 oct. 1935. Sem. Jur. 1936.477.

CONCLUSION

Le domaine de la présomption de responsabilité de l'alinéa 1er de l'art. 1384 s'étendra-t-il au point de devenir le droit commun de la Responsabilité ou l'arrêt de la Chambre Civile en aura-t-il marqué l'apogée ?

La condamnation du volé ne semble pas devoir se justifier, et malgré l'incertitude qui continue à régner en cette matière — incertitude s'expliquant, autant par la variété des circonstances dans lesquelles se pose le problème, que par les divergences dans l'interprétation des principes juridiques — il ressort de l'examen de la Doctrine et de la Jurisprudence, que le volé ne doit plus demeurer gardien de sa voiture.

Les partisans de la tendance restrictive admettent, il est vrai, sa responsabilité en cas de faute prouvée ayant favorisé le vol, mais il faut alors établir l'existence d'un rapport de causalité entre celle-ci et l'accident et il apparaît si lointain qu'il ne saurait fonder cette responsabilité.

C'est à la Cour Suprême qu'il appartient maintenant, statuant toutes chambres réunies, de se prononcer.

BIBLIOGRAPHIE

AUBRY et RAU. — *Cours de Droit Civil Français,* t. VI, 5e édition.

A. BESSON. — *La notion de garde dans la Responsabilité du fait des choses.* Thèse 1927 (Dijon).
— *Cas fortuit et force majeure dans les accidents d'automobiles.* Rev. Gén. Ass. Terr. 1931. 172, note D.P. 1928.2.15; « *Permis de conduire et l'assurance de la Resp. automobiliste* », Rev. Gén. Ass. Terr. 1935.690.

CH. BEUDANT. — *Cours de Droit Civil Français,* t. IV, 2e édition.

R. BONNARD. — Note sous C.E. 6 Mai 1932, S. 1933. 3.1.

A. COLIN et H. CAPITANT. — *Cours élémentaire de Droit Civil Français,* 8e édition, tome II.

H. CAPITANT. — *Fluctuations de la théorie de la responsabilité des dommages causés par le fait des choses inanimées.* Chron. D.H. 1927.49.
— *Conséquences imprévues de la Jurisprudence sur la responsabilité du fait des choses inanimées.* D.H. 1930, Chron. p. 61. — « *La Responsabilité du fait des choses après l'arrêt des Chambres Réunies du 13 Février* 1930 ». D.H. 1930. Chron. p. 29. — Notes D.P. 1932.1.153 ; D.P. 1936.1.81.

L. Courteaud. — *Notion de la force majeure en matière de Responsabilités délictuelles et contractuelles.* Thèse 1933 (Grenoble).

R. Dalliant. — Note au D.P. 1929.2.96.
Conclusions sous Trib. Civ. Seine, 7 Juillet 1936. G.P. 1936.2.551.

P. David. — *La notion de fait des choses dans l'article* 1384 (1). Thèse Lille, 1934.

P. Durand. — Note S. 1937.2.97.

R. Demogue. — *Traité des obligations en général.* tomes IV (1924), V (1925), VI (1932).
Notes Revue Trimestrielle de Droit Civil : 1933.469
1934.829
1935.139
1936.994
1937.351

J. Deschizeaux. — *De l'influence du fait de la victime sur la responsabilité civile délictuelle.* Thèse 1934 (Grenoble).

Paul Durand. — *Les Conventions d'irresponsabilité.* Thèse 1931 (Paris).

Note sous Besançon, 25 Février 1937. S. 1937. 2.97.

Paul Esmein. — Notes au S. 1897.1.17.
S. 1924.1.321.
S. 1927.1.137.
S. 1930.1.121 et 1.17.
S. 1934.2.177.

— *Cause étrangère et théorie du risque*, D.H. 1934. 53. Chron. p. 53.

Responsabilité des dommages causés par une automobile volée. G.P. 1937.2. Chron. p. 3.

J. Flour. — *Rapports de la responsabilité du fait d'autrui et de la responsabilité du fait des choses*. Rev. Crit. de Jurisprudence 1935.379 et s.

M. Faneuil. — « *L'accident grave d'automobile, le prêt, la garde, le vol* ». (Montargis, imp. Léger).

M. Filippi. — *Le préjudice indirect*. Thèse 1933 (Lille).

J. Frezel. — *Responsabilité Civile du propriétaire d'une voiture automobile détournée par un préposé ou volée et l'assurance de cette responsabilité*. Thèse 1937 (Paris).

L. Gardenat et Salmon Ricci. — *De la Responsabilité civile, délits et quasi délits* (1928).

R. et P. Garraud. — *Traité théorique et pratique de Droit Pénal Français*, tome VI, 3e éd. (1935).

M. Garçon. — *Code Pénal annoté*.

R. Garnier. — *De la notion de préposé mettant en jeu la responsabilité des maîtres et commettants*. Thèse 1927 (Rennes).

Eugène Gaudemet. — *Une évolution nouvelle de la théorie de la Responsabilité civile*. Rev. Trim. Droit civil, 1927.984.

François Gorphe. — *La responsabilité du fait des automobiles en droit comparé*. Rev. Crit. 1935.150.

Jean GIRBOUILLE. — *Jurisprudence à l'application de l'art. 1384 aux automobiles.* Thèse 1932 (Paris).

L. HUGUENEY. — Notes au S. 1922.1.97.
S. 1928.1.225 et 1.257.
S. 1929.1.97 et 1.297.

Pol JOATTON. — *Essai critique sur la théorie générale de la responsabilité civile.* Thèse 1933 (Lyon).

L. JOSSERAND. — *Cours de Droit Civil Positif Français.* 2e et 3e éd.

Notes D.P. 1925.1.97.
D.P. 1928.1.97.
D.P. 1934.1.5.

— *Le Travail de refoulement de la Responsabilité du fait des choses inanimées* ». D.H. 1930. Chron. p. 21 et s.

La Responsabilité du fait des automobiles devant les Chambres réunies de la Cour de Cassation. D.H. 1930. Chron. p. 25 s.

Force majeure et cas fortuit. D.H. 1934. Chron. p. 25.

Le gardien de l'automobile, le voleur et la victime d'un accident. D.H. 1936. Chron. p. 37.

Henri LALOU. — *La Responsabilité civile, Principe élémentaires pratiques,* 2e éd. 1932.

Louis LE ROUX. .. *Du dommage causé par une automobile volée.* Chronique G.P. 30 Novembre 1938.

J. LOUP. — Note au D.P. 1930.2.97.

Pierre MARTEAU. — *Notion de causalité dans la responsabilité civile.* Thèse 1914 (Aix).

Gabriel MARTY. — Notes S. 1931.1.143.
S. 1937.2.217.

H. MAZEAUD. — *La Faute dans la Garde.* Rev. Trim. Droit civil. 1925.793.

Chronique : *En attendant l'arrêt des Chambres Réunies : garde matérielle et garde juridique.* D.H. 1937. Chr. p. 45.

Notes S. 1927.1.129.
S. 1928.2.145.

H. et L. MAZEAUD. — *Traité théorique et Pratique de la Responsabilité civile, délictuelle et contractuelle.* t. II, 3e éd. (1939).

René MOREL. — Note S. 1937.1.361.

Mihaïl NICOLESCO. — *La notion de dommage direct.* Thèse 1933 (Paris).

René PANET. — *Responsabilité civile des Automobilistes et Jurisprudence récente.* Thèse 1931 (Montpellier).

PERRAUD-CHARMENTIER. — *Les vols d'automobiles et la responsabilité du volé.* Sem. Jur. 1936.865. Rec. Jur. auto et aviation 1936.365 s.

— « *La garde de l'automobile. Qui est gardien* ». Rep. Commailles. 1938.157.

M. PICARD. — Notes Rev. Gén. Ass. Terr. :

1932.70.
1934.154.
1936-357 et 1048.
1937.110, 114 et 778.
1938.299.

PERSON et DE VILLÉ. — *Traité de la Responsabilité civile extracontractuelle.* Tome 1er (Bruxelles 1935).

M. PLANIOL, G. RIPERT et P. ESMEIN. — *Traité théorique et pratique de Droit civil Français* (1930), Tome VI.

Marcel PLANIOL. — Note D. 1907.2.17.

Georges RIPERT. — *La Règle Morale dans les Obligations civiles.* Paris 1925.

Notes D. 1921.2.17.
D. 1922.1.25.
D. 1925.1.5.
D. 1927.1.97.
D. 1928.2.41.
D. 1930.1.57.
Chron. Sem. Jur. 24 Mai 1928.

Lucienne RIPERT. — *La réparation du préjudice dans la responsabilité délictuelle.* Thèse 1933 (Paris).

P.-L. RIVIÈRE. — *Accidents de route et responsabilité civile.* (Extr. de la Sem. Jur. du 13 Oct. 1935).

R. ROGER. — Notes D. 1937.1.41.

R. SAVATIER. — *Règles Générales de la Responsabilité Civile.* Rev. Crit. législ. et jurisp. 1934.409.

Notes D. 1920.1.169.
D. 1925.1.49.
D. 1927.1.145.
D. 1928.1.77.
D. 1930.1.81.
D. 1931.1.49.
D. 1934.1.42.
D. 1937.1.5.
Traité de la Responsabilité Civile. 1939.

R. SALEILLES. — Note D. 1897.1.433.

A. SÉE. — « *La Responsabilité du propriétaire d'une automobile volée* ». La Pratique du Droit 1936.332.

A. TRASBOT. — Note D. 1931.1.19.

M. WALINE. — Note D. 1933.3.57.

Vu :
Le Président de la Thèse,
André TRASBOT.

Vu :
Le Doyen,
E. DURTELLE de SAINT-SAUVEUR.

Vu et permis d'imprimer :
Rennes, le 14 Mars 1940.
Le Recteur de l'Académie de Rennes,
GALLETIER.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION. 7

PREMIÈRE PARTIE

Responsabilité civile en cas de vol d'automobile sans preuve de faute. 25

CHAPITRE I

Responsabilité du volé et Notion de Risque.. 29

CHAPITRE II

Responsabilité du volé et Notion de Garde juridique. 31

SECTION I. — Notion de la Garde juridique.... 32

SECTION II. — Maintien de la garde juridique au volé. 35

SECTION III. — Conséquences du maintien de la garde juridique à la charge du volé..... 42

SECTION IV. — Cas d'exonération de la responsabilité du volé..... 49

§ 1. — Vol simple..... 51

§ 2. — Vol avec circonstances aggravantes. 56

SECTION V. — Appréciation critique..... 58

DEUXIÈME PARTIE

Responsabilité Civile en cas de vol d'automobile et de faute prouvée..... 67

CHAPITRE I

Détermination du Gardien et Notion de risque. Profit. 69

CHAPITRE II

Détermination du Gardien et Notion de Garde Matérielle. — Responsabilité en cas de faute prouvée..... 73

SECTION I. — La Garde Matérielle..... 75

SECTION II. — La Faute..... 84

§ 1. — Abandon d'une voiture sur la voie publique en l'absence de toute précaution. 85

§ 2. — Abandon d'une voiture sur la voie publique dans le cas où toutes les précautions ont été prises... 89

SECTION III. — Le Problème Causal..... 93

§ 1. — Rapport causal considéré « *in concreto* ». — Responsabilité du volé. 94

§ 2. — Rapport Causal considéré « *in abstracto* ». — Absence de responsabilité du volé..... 101

CONCLUSION. 109

BIBLIOGRAPHIE. 111

Imprimeries Réunies, 22, rue de Nemours